Zur Problematik Schiene - Straße in Westdeutschland

von Johann Ehrhardt

aus Fürth in Bayern

1959 №172

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548815_0003

ZUR PROBLEMATIK SCHIENE - STRASSE IN WESTDEUTSCHLAND

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Staatswissenschaften
der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Alexander-Universität
zu Erlangen

vorgelegt von
Johann Ehrhardt
aus Fürth in Bayern

R. UNIV.
BIBLIOTHEK
LAUSANNE

Tag der mündlichen Prüfung: 22. 7. 1959

Dekan: Universitätsprofessor Dr. W. Züchner

Referent: Universitätsprofessor Dr. G. Clausing

Korreferent: Universitätsprofessor Dr. G. Weippert

D 29

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Darstellung der Wettbewerbslage von Schiene und Straße in Westdeutschland 1

A Die Deutsche Bundesbahn 1

1. Allgemeines 1
   a) Die Stellung der Deutschen Bundesbahn in der Wirtschaft 1
   b) Die Stellung der Deutschen Bundesbahn in Verfassung und Gesetzgebung 2
      aa) Die Verwaltungsform der Deutschen Bundesbahn 2
      bb) Das Bundesbahngesetz 3

2. Die allgemeine Lage der Deutschen Bundesbahn 5
   a) Betriebslage 6
   b) Verkehrslage 11
   c) Finanzlage 13

3. Die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Wettbewerb 15
   a) Handicaps im Wettbewerb 15
      aa) Das "Pflichtenheft" der Bundesbahn 15
      bb) Wirtschaftspolitische und andere Auflagen 18
      cc) Hauseigene Unterhaltung und Sicherung der Verkehrswege 19
   b) Natürliche Vor- und Nachteile der Eisenbahnen im Wettbewerb 2o
      aa) Vorteile 2o
         α) Massenverkehr 2o
         β) Ununterbrochener Verkehrsbetrieb 21
         γ) Sicherheit 22
         δ) Hohe Reisegeschwindigkeit 22
         ε) Reisekomfort 23
      bb) Nachteile 24
         α) Bindung an die Schiene 24
         β) Bindung an den Fahrplan 25
         γ) Umständliche Verfrachtungsweise 25
         δ) Durchschnittlich lange Transportzeiten im Güterverkehr 26

4. Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn zwecks Anpassung an den Wettbewerb 27
   a) Tarifmaßnahmen 27
      aa) Tariferhöhungen bzw. -ermäßigungen 27
      bb) Kampftarife 32
      cc) Individuelle Sondertarife 32
   b) Ausbau des Behälterverkehrs 33
      aa) Kleinbehälter 33
      bb) Großbehälter 34
      cc) Straßenroller 36
   c) Bundesbahneigener Straßenverkehr zur Ergänzung des Schienenverkehrs 38
   d) Rationalisierung des Betriebes 39
      aa) Technische Verbesserungen 39
         α) Modernisierung des Wagen- und Lokomotivparkes 39
         β) Modernisierung der Betriebsanlagen 41
         γ) Mechanisierter Gleisbau 43
         δ) Elektrifizierung 43
         ε) Motorisierung 5o

Seite

bb) Betriebstechnische Verbesserungen 53
α) Beschleunigung der Züge 53
β) Erhöhung des Reisekomforts 54
γ) Verbesserung der Verkehrsbedienung im Güterverkehr 55
δ) Ausbau des Sonderzugprogramms 56
ε) Stillegung unrentabler Strecken 57
e) Intensivierte Verkehrswerbung 58
f) Das Coverdale & Colpitts-Gutachten 58
g) Die neueste Entwicklung 60

5. Zusammenfassung 64

B Der deutsche Kraftverkehr 67

1. Einleitung 67
a) Die Bedeutung des Kraftverkehrs in der Wirtschaft 67
b) Die Organisation und Struktur des Kraftverkehrs 69

2. Die allgemeine Lage des deutschen Kraftverkehrs 71
a) Quantitative und qualitative Erfassung der Verkehrsleistungen des Kraftverkehrs 71
aa) Die Transportkapazität der Straße 71
α) Im Güterverkehr 71
β) Im Personenverkehr 75
bb) Umfang der vom Kraftverkehr durchgeführten Personen- und Gütertransporte 84
cc) Die Art der Güter, die vom gewerblichen Güterkraftverkehr befördert werden 88
dd) Reise- und Linienverkehr 92
ee) Beförderungsbereich des Kraftverkehrs im Hinblick auf die Tarife 92
b) Betriebskosten 95
c) Fiskalische Belastungen 98
d) Das deutsche Straßennetz 102
e) Die Kraftfahrzeugindustrie 106

3. Die Stellung des Kraftverkehrs im Wettbewerb 108
a) Die Struktur des Kraftverkehrs als Wettbewerbsfaktor 108
b) Hemmnisse und Grenzen des Kraftverkehrs im Wettbewerb 109
aa) Steuern und Abgabe 109
bb) Transportraum- und Gewichtsbegrenzungen 109
cc) Geschwindigkeitsgrenzen 111
c) Natürliche Vor- und Nachteile 112
aa) Vorteile 112
α) Jederzeitige Nutzbarkeit 112
β) Flächenwirkung 113
γ) Einfache Transportbedienung 114
δ) Direkter Transport vom Versand- zum Zielort 115
ε) Schonung des Transportgutes 115
ζ) Relativ kurze Transportzeiten 116
bb) Nachteile 116
α) Kleine Transporteinheiten 116
β) Teuere Leerfrachten 117
γ) Höhere Unsicherheitsfaktoren 117
δ) Geringere Reisegeschwindigkeit 118
ε) Geringerer Komfort im Reiseverkehr 119

Seite

4. Beurteilung der Aussichten im Wettbewerb 119
   a) Schwierige Kartellierbarkeit des Kraftverkehrs 119
   b) Abhängigkeit des Kraftverkehrs vom Außenhandel 121
   c) Einstellung des Staates zum Kraftverkehr 121
   d) Ausbau der Straßen 123
   e) Die neueste Entwicklung 124

5. Zusammenfassung 126

II. Würdigung der Problematik von Schiene und Straße, insbesondere im Spiegel der Literatur. (Vorschläge zu ihrer Lösung) 129

1. Der Wettbewerb von Schiene und Straße 129

2. Zur Diskussion der Schiene-Straße-Problematik 14o

3. Vorschläge Dritter zur Lösung des Wettbewerbsproblems 147

4. Versuch einer Lösung des Problems "Schiene - Straße" 157

Schlußwort 166

Literaturverzeichnis 168

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen 173

Anhang 174

Lebenslauf 188

Vorwort.

Das Schrifttum über das Problem Schiene - Straße wächst ins Unermeßliche. Unzählige Bücher, Aufsätze, Dissertationen wurden geschrieben. Und immer wieder stellt sich das Problem von neuer Seite dar. Das erklärt auch, warum es nicht zwecklos ist, das Thema "Wettbewerb zwischen Schiene und Straße" erneut zum Inhalt einer Untersuchung zu machen. Wenn sich auch das Grundproblem nicht wandelt, mit jedem Jahr, das kommt und geht, eröffnen sich neue Aspekte, tauchen neue Schwierigkeiten auf, andere werden behoben. Es ist daher nicht leicht, eine allgemeingültige, möglichst zeitunabhängige Linie zu zeichnen, die über Jahre hinweg ihre Aktualität nicht verliert und dennoch nicht die hautpsächlichsten zeitbedingten Ereignisse außer acht läßt.

So ergibt sich unter Berücksichtigung sowohl des einen wie des anderen zwangsläufig, daß die Darstellung der beiden konkurrierenden Verkehrsmittel und ihres Wettbewerbs wohl aktuell zu halten ist, daß andererseits aber das Grundsätzliche der Problematik in zeitlicher Unabhängigkeit klar zutage treten muß. Das geht natürlich nicht ohne Kompromisse. Insbesondere ist es nicht möglich, immer die neuesten Daten einzusetzen, da einmal die Entwicklung in jeder Hinsicht ständig im Flusse ist, zum anderen Zahlenmaterial, das diese Entwicklung sichtbar machen könnte, besonders was den Kraftverkehr anbelangt, einfach nicht verfügbar ist.

Somit sieht diese Untersuchung ihre Aufgabe darin, das Grundproblem des Verkehrswettbewerbes in Westdeutschland in allen Einzelheiten festzulegen und die aktuellen Ereignisse soweit zu behandeln, als sie geeignet sind, dasselbe zu erläutern und wichtige Erkenntnise zu ermöglichen.

Der Verfasser konnte sich während der Jahre 1951 bis 1953 ganz besonders intensiv den Fragen des Verkehrswettbewerbs widmen, hingegen verzögerte sich der Abschluß dieser Untersuchung durch erhöhte berufliche Inanspruchnahme in den Folgejahren, sodaß das Manuskript erst zum 31.5.1958 beendet werden konnte. Um den aktuellen Wert der vorliegenden Arbeit zu unterstreichen, wurden auch die neuesten Ereignisse bis dahin sorgfältig registriert und wiedergegeben.

I. Darstellung der Wettbewerbslage von Schiene und Straße in Westdeutschland

A Die deutsche Bundesbahn.

1. Allgemeines.

a) Die Stellung der Deutschen Bundesbahn in der Wirtschaft.

Unbestreitbar ist die Eisenbahn die "Königin des Binnelandverkehrs". Das gilt zumindest für Länder mit gut ausgebauten und leistungsfähigen Schienennetzen, wo sie noch heute mit 60% aller durchgeführten Gütertransporte die absolute Verkehrsmajorität besitzt. So hatte sie entscheidenden Anteil an der Industrialisierung Deutschlands, und ihr Tarifsystem, nach Wert und Entfernung gestaffelt, wurde zum organischen Bestandteil der Kostengestaltung für alle Wirtschaftszweige in ganz Deutschland.

Abseits von ihrer Verkehrsbedeutung stellt die Eisenbahn durch große Lohn- und Kapitalintensität, vor allem aber durch die Größe ihres Betriebes, einen bedeutenden wirtschaftlichen Faktor dar. Die Deutsche Bundesbahn ist nicht nur Deutschlands größter Arbeitgeber, sie ist auch der größte Auftraggeber für die Wirtschaft. So waren z.B. für den Wirtschaftsplan 1950 1 Mia DM für Aufträge an die Wirtschaft vorgesehen. [1] Damit gewinnt sie eine nicht unerhebliche Bedeutung in konjunktureller Hinsicht. Durch gesteigerten Einkauf und vermehrte Aufträge bei allgemein fallenden Preisen und entsprechende Zurückhaltung bei steigenden Preisen kann sie recht wirksam zur Nivellierung von Preisschwankungen beitragen. Auch die Art des Einkaufverfahrens wirkt regelnd auf die Preise je nachdem, ob freihändige Vergebung, beschränkte oder öffentliche Ausschreibung gewählt wird. Sobald die Preise anzuziehen drohen, oder sich einer allgemein sinkenden Tendenz nicht anpassen, schreibt die auftragvergebende Stelle die Aufträge öffentlich oder beschränkt aus. In den meisten Fällen regulieren sich die Preise dadurch wieder von selbst. Ferner unterbindet die Deutsche Bundesbahn durch ihre Beschaffungspolitik das Entstehen von Monopolstellungen bei einseitigen Übervorteilungen im Einkauf. [2]

---

1) Paul Roth, Die Deutsche Bundesbahn als Auftraggeber, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, Hamburg 1950, S. 147.

2) Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, a.a.O., S. 148.

b) Die Stellung der Deutschen Bundesbahn in Verfassung und Gesetzgebung.

aa) Die Verwaltungsform der Deutschen Bundesbahn. [1)]

Die Eisenbahnen müssen sich grundsätzlich in die bestehende Wirtschafts- und Rechtsordnung einfügen. Andererseits muß ihnen soviel Bewegungsfreiheit eingeräumt werden, wie sie brauchen, um ihre Sonderstellung in wirtschaftlicher und juristischer Hinsicht optimal vertreten zu können. Als wichtigstes Verkehrsmittel wird die Eisenbahn zum wertvollen Werkzeug in der Hand des Staates für verschiedene Zwecke, auch solche politischer und wirtschaftlicher Art, die mit der Funktion der Eisenbahn selbst nichts zu tun haben. Allerdings gereichen diese Eingriffe nicht immer zum Vorteil der Eisenbahn.

Wichtig war daher schon von jeher, klare Verhältnisse über die Stellung der Eisenbahn gegenüber dem Staat zu schaffen. In Deutschland wurde schon frühzeitig der Gedanke "Staatsbahn" gefaßt im Gegensatz zu den meisten westlichen Ländern, die den Bau und Betrieb von Eisenbahnen privaten Gesellschaften überließen. Geschichtlich gesehen wechselte die Eisenbahn in Deutschland zwischen staatlichem Regiebetrieb und autonomer Selbstverwaltung. Die Deutsche Bundesbahn besitzt heute eine autonome kaufmännisch-wirtschaftliche Verwaltung, nachdem die Jahre nach dem Zusammenbruch Deutschlands 1945 durch Improvisationen und Kompromisse zwischen Autonomisten und Anhängern unmittelbarer Selbstverwaltung gekennzeichnet waren.

Das Grundgesetz für die westdeutsche Bundesrepublik von 1949 sieht in Art.87 vor, daß die gesamten Bundeseisenbahnen in bundeseigener Verwaltung geführt werden. Demgemäß ist der hierfür zuständige Minister der Bundesverkehrsminister. Nach den Art. 73^{6}, 80 u. 86 Grundgesetz sind für den Erlaß von Gesetzen und Verordnungen, die die Bundesbahn betreffen, Bundesorgane zuständig.

Über die Verwaltungsform der Deutschen Bundesbahn sagt das Grundgesetz nichts aus; vielmehr versucht es, sich in dieser Hinsicht in keiner Weise festzulegen, um dem Bundesbahngesetz selbst in fundamentalen Fragen Bewegungsfreiheit zu gewährleisten.

---

1) Dieser Abschnitt stützt sich auf den Aufsatz von Werner Haustein u. Richard Mayer, Die Stellung der Deutschen Bundesbahn in Verfassung und Gesetzgebung, in Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, a.a.O., S. 16 ff.

bb) Das Bundesbahngesetz.

Der Bundesrat hat am 3o.3.195o von seinem verfassungsmäßigen Recht Gebrauch gemacht und den Entwurf für ein Gesetz über die Deutsche Bundesbahn (Bundesbahngesetz) beschlossen, der seinerseits auf einen Entwurf des Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalens zurückgreift. [1] In der Sitzung vom 31.5.50 einigte sich die Bundesregierung dahingehend, dem Initiativentwurf des Bundesrats einen eigenen Regierungsentwurf gegenüberzustellen, der dann im Juli 50 dem Kabinett zur Beschlußfassung zugeleitet wurde. [1]

Beide Entwürfe traten dann in Form einer Synopse bzw. einer Zusammenfassung einen langen und schwierigen parlamentarischen Weg an, der vom Verkehrsausschuß des Bundestages zum Plenum des Bundestages und zum Bundesrat führte. Nachdem dann der Vermittlungsauschuß, vom Bundesrat angerufen, Einigungsvorschläge hinsichtlich der beiden Entwürfe machte, die vom Bundestag und vom Bundesrat angenommen wurden, konnte endlich das Bundesbahngesetz, das als eine Synthese der beiden Entwürfe mit verschiedenen Abänderungen und Zusätzen anzusehen ist, fast zwei Jahre nach dem Entstehen der ersten Entwürfe am 13. Dezember 1951 verkündet werden. (Bundesgesetzblatt Teil I S.955 ff.) Am 18. Dezember 1951 ist das neue Bundesbahngesetz in Kraft getreten. [2] Das Bundesbahngesetz will dem Unternehmen "Deutsche Bundesbahn" nach dem Zusammenbruch des Jahres 1945 und dem Zerfall der "Deutschen Reichsbahn" wieder eine einheitliche Eisenbahnverfassung geben. Es sieht vor, daß die Deutsche Bundesbahn, ohne eine eigene Rechtspersönlichkeit zu sein,ein vom übrigen Bundesvermögen getrenntes Sondervermögen (§ 3 Abs. 1 Bundesbahngesetz) mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung ist (§ 1), das im rechtsgeschäftlichen Verkehr unter eigener Firma handeln, klagen und verklagt werden kann (§ 2, Abs.1). Das Bundesbahngesetz strebt die finanzielle Gesundung der Deutschen Bundesbahn an, die unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten ist (§ 4, Abs.1). Solange die Deutsche Bundesbahn ihren Geldbedarf zur Wiederherstellung ihrer Leistungsfähigkeit nicht selbst decken kann, soll der Bund Darlehen gewähren (§§ 4, Abs. 2, 28, Abs.1). Der Bundesbahn ist hinsichtlich ihrer Geschäftsführung

---

1) Privatinformation von Herrn Egon Siller, (Verkehrsbrief Nr.37/38 vom 1.7.1950.)

2) Hermin Beer, Der Weg zum Bundesbahngesetz, Die Bundesbahn, Nr. 23/24, Jahrg. 25 v. 5./20.12.51.

eine relative Autonomie gewährt, die Haftung des Bundeseisenbahnvermögens ist auf die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn beschränkt, es haftet also nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes (§ 3, Abs.2). Das Gesetz bringt grundlegende Vorschriften über die Geschäftsführung (§§ 28 ff.) und bestellt Vorstand und Verwaltungsrat als oberste Organe der Deutschen Bundesbahn (§ 7). Der vierte Abschnitt sieht ein Aufsichtsrecht der Bundesregierung bzw. des Bundesministers für Verkehr als Inhaber der staatlichen Hoheitsbefugnisse (insbes.auch der Tarifhoheit) gegenüber der Deutschen Bundesbahn vor.

Weiter entnehmen wir dem Bundesbahngesetz:

1.) Oberstes Organ der Geschäftsleitung ist der Vorstand, der aus einem Vorsitzer und drei weiteren Mitgliedern besteht (§ 8, Abs.1). Demnach ein "Kollegialsystem" im Gegensatz zum "Präsidialsystem", bei dem ein einziger "Generaldirektor" für die Geschäftsleitung verantwortlich ist.

2.) Der Verwaltungsrat besteht aus 20 Mitgliedern (§ 10, Abs.1) von denen jeweils 5 dem Bundesrat, der Gesamtwirtschaft und den Gewerkschaften angehören; 5 weitere Mitglieder werden auf Vorschlag des Bundesverkehrsministers nominiert (§ 10, Abs.2), Dem Verwaltungsrat steht ein Präsident vor, der alle 2 Jahre aus seiner Mitte gewählt wird (§ 11). Der Verwaltungsrat soll Beschlußorgan sein und bei besonders wichtigen Verwaltungsakten der Deutschen Bundesbahn mitwirken. Solche sind u.a.: Erlaß der Verwaltungsordnung, Wirtschaftsplan, Jahresabschluß Beteiligung an anderen Unternehmungen, Aufnahme größerer Kredite und Anleihen usw. (§ 12).

3.) Das Recht der Aufsicht über die Bundesbahn liegt beim Bundesminister für Verkehr als dem nach Art.65 Grundgesetz zuständigen Fachminister. Er hat dafür einzustehen, daß die Grundsätze der Politik der Bundesregierung, insbes. der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, auch gegenüber der Deutschen Bundesbahn verwirklicht werden und daß ein Ausgleich zwischen den Interessen der Deutschen Bundesbahn und denjenigen anderer Verkehrsträger möglich ist.(Koordinierung). Zu diesem Zweck hat er ein Anordnungsrecht gegenüber der Deutschen Bundesbahn (§ 14, Abs.1).

4.) Bei betriebsfremden Auflagen auf dem Gebiete der Tarife soll die Bundesregierung jeweils über eine Schadloshaltung der Deutschen Bundesbahn beschließen.(§ 28, Abs.2-6).

5.) Über die Verwendung von Überschüssen wird folgendes bestimmt:

1) Es ist eine allgemeine Rücklage (Ausgleichsrücklage) bis zum Höchstbetrag von 800 Mio DM zu schaffen. Der Rücklage sind jährlich 10% des Überschusses zu überweisen.

2) Bildung von Sonderrücklagen für betriebstechnischen Entwicklung.

3) Bleibt weiterhin ein Überschuß, dann beschließt die Bundesregierung über dessen Verwendung (§ 33, Abs.1).

Über die Deckung bzw. den Vortrag von Verlusten beschließt die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesverkehrsministers und des Bundesfinanzministers nach Anhörung des Verwaltungsrates (§ 33, Abs.2).

6.) Die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Vorschriften schließen sich an die bewährte Regelung der Reichsbahngesetze von 1924, 1933 und 1939 an.

7.) Die Beamten der Bundesbahn sind im Gegensatz zum Reichsbahngesetz von 1924 unmittelbare Bundesbeamte (§ 19).

2. Die allgemeine Lage der Deutschen Bundesbahn.

Die Bundesbahn kennt Betriebs- und Verkehrsleistungen. "Die Betriebsleistungen werden ausgedrückt in Zug- und Wagenachskilometern, in Lokomotiv- und Triebwagenkilometern, in der Zahl der gestellten Güterwagen und in der Güterwagenumlaufszeit." [1] Die Verkehrsleistung drückt sich im Güterverkehr in Tonnenkilometern, im Personenverkehr in Personenkilometern aus. [2] Wir wollen der Unterscheidung von Betriebs- und Verkehrsleistungen folgen und dementsprechend einen Überblick über die Betriebs- und Verkehrslage der Deutschen Bundesbahn geben. Um aber das Bild über die Bundesbahn abzurunden, werden wir auch einen Blick auf die finanzielle Lage dieses Unternehmens werfen müssen, was in einem gesonderten Kapitel geschehen soll.

---

1) W.M.Frhr. v. Bissing, Verkehrspolitik, Berlin 1956, S.25.

2) ebenda, S. 26.

a) Betriebslage.

Damit die Betriebsleistungen überhaupt zustande kommen können, sind umfangreiche Vorkehrungen und Einrichtungen zur Bahnunterhaltung, Bahnbewachung, Zugbildung und Zugförderung notwendig. Eine Darstellung der Größenordnung solcher Maßnahmen ist zur Beurteilung der Betriebslage unerläßlich. Da ist zunächst die sog. Betriebslänge, d.h. die gesamte Länge aller von der Bundesbahn betriebenen Haupt- und Nebenstrecken. Sie beträgt rd. 30500 km [1]. Diese Größe ist seit Jahren konstant, da der Ausbau des Schienennetzes seit Jahrzehnten als abgeschlossen gelten kann. Von der Betriebslänge zu unterscheiden ist die Gleislänge, sie beträgt rd. 70000 km [2]. Auf diese Länge verteilen sich rd. 18000 Weicheneinheiten [2]. Die Gleislänge und die Anzahl der Weicheneinheiten sind wichtige Zahlen für die Betriebsunterhaltung. Eingehenden Untersuchungen gemäß sind jährlich rd. 1100 km Gleis und 4700 Weicheneinheiten zu erneuern. [3] Dieses die ständige Betriebssicherheit garantierende jährliche Erneuerungsprogramm ist jedoch seit Jahren (1931/32) nicht mehr erfüllt worden. Im Jahre 1950 betrug der Rückstand 10059 km in der Gleiserneuerung und 31684 Weicheneinheiten in der Weichenerneuerung. 1951 konnte das Erneuerungssoll in der Gleiserneuerung nur zu 31 %, in der Weichenerneuerung nur zu 45 % erfüllt werden. [4] Immerhin wurden 1953 bereits wieder 74 % des Normalprogramms an Ausbesserungsarbeiten am Oberbau ausgeführt [5], aber immer noch besteht ein beklagenswerter Zustand der Schienenwege als Folge unterbliebener Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten. Das drückt sich auch aus in der Zahl der Langsamfahrstellen. Waren es 1948 noch unter 200 Stellen, an denen Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Mängel am Oberbau notwendig waren, so stiegen sie 1949 auf über 300 an, 1950 betrugen sie im Monatsdurchschnitt etwa 275 [6], 1951 waren es 530, 1952 850, 1953 960, 1954 überschritten sie mit 1028 die Tausend-Grenze und gingen 1955 auf 762

---

1) vgl. Bundesbahn, Nr. 13, Jahrg. 28 v. Juli 1954, S. 674.

2) Information von der ehem.Hauptverwaltung der Bundesbahn, Offenb.

3) s. hierzu: Walter Bertram, Erneuerung des Oberbaues, Bundesbahn, Nr.10, Jahrg. 25 v. 2o.5.51, S. 29o ff.

4) Walter Bertram, Erneuerung des Oberbaues, a.a.O., S. 295, Tab.3.

5) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 28.

6) Die Zahlenangaben von 1948 bis 1950 beziehen sich auf den Verkehrsbereich in der Bizone, 1951 bis 1957 umfassen sie das Bundesgebiet.

und 1957 auf 614 zurück. [1] Die Folge des beschriebenen Rückstandes in Erneuerungsarbeiten am Oberbau ist ein Substanzverlust oder eine Überalterung des Materials. Es ist keine Frage, daß die Bundesbahn mit allen Mittel versuchen muß, den Überalterungsprozeß im Schienenoberbau aufzuhalten und - wenigstens Schritt für Schritt - den Rückstand an Erneuerungsarbeiten zu verringern.

Das Pendant zu den Verkehrswegen ist das "rollende Material", also Lokomotiven, Triebwagen, Güter- und Personenwagen. Wie aus den Jahresberichten der Bundesbahn hervorgeht, kann der vorhandene Bestand an Wagen- und Lokomotivmaterial den Bedarf, insbesondere den Spitzenbedarf nicht decken. Diese Feststellung wiederholt sich seit Kriegsende 1945 von Jahr zu Jahr immer wieder. Noch 1955 wird im Jahresrückblick mitgeteilt, daß bei Lokomotiven im ganzen gesehen der Bedarf knapp gedeckt wird, wenn man die Überalterung insbes. bei verschiedenen Bauarten nicht berücksichtigt. [2] Der Bestand an Personenwagen reichte 1955 ebensowenig aus, alle Verkehrsbeziehungen im gewünschten Umfange zu erfüllen [3], wie der Bestand an Güterwagen. [4] Besonders bei den Personenwagen macht sich darüber hinaus die Überalterung des Materials unangenehm bemerkbar. [3] Durch erhöhte Investitionstätigkeit zum Zwecke der Modernisierung konnten diese Mängel bis 1957 etwas gemildert werden.

Der Gesamtbestand an Dampflokomotiven nahm in den letzten Jahren ständig ab. 1945 waren es 15700 Stück [5], 1950 12600 [6], 1955 10600 [2] und 1957 10200 (einschl. Saargebiet). [7] Der Gesamtbestand an elektrischen Lokomotiven ging im Bereichtszeitraum zunächst zurück,konnte aber

---

1) Zahlenangaben für 1948-1950 entnommen aus: Adolf Gerteis, Lebensfragen der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn Nr.7, 25.Jahrg. v. 5.4.51, S. 201, Bild 12. Zahlenangaben für 1951-1957 wurden den jeweiligen Jahresrückblicken der Deutschen Bundesbahn für die Jahre 1951-1957 entnommen, die in der Zeitschrift Bundesbahn jeweils im Januar der Jahre 1952-1958 erschienen sind.

2) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1955, Bundesbahn, Nr.1, 30.Jahrg., Jan.1956, S. 14/15.

3) dto., S. 17.

4) dto., S. 7.

5) Information der ehem.Hauptverwaltung der Bundesbahn,Offenbach(Main).

6) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1950, Bundesbahn Nr.1, 25.Jahrg., v.5.1.51, S.13.

7) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1957, Bundesbahn Nr. 1, 32. Jahrg., Jan.1958, S.13.

seit 1953 durch Neubauten erheblich erhöht werden. Die Zahlen für E-Lok lauten: 1945 452 Stück [1], 1950 430[2], 1955 504 [3] und 1957 613 [4]. Der Fortschritt auf dem Gebiet der elektrischen Zugförderung [5] ließ auch die Bundesbahn in verstärktem Maße das Augenmerk auf die Entwicklung neuer, leistungsfähiger E-Lok (E 10, E 40, E 41, E 50) richten, zumal gleichzeitig ein weiterer Ausbau des elektrischen Schienennetzes vorgenommen wurde. Die Bundesbahn verfügte bei Kriegsende nur über ein paar veraltete eigene Diesellokomotiven und erst durch Übernahme von Diesellloks aus dem ehemaligen Wehrmachtsbesitz kam sie zu einem größeren Fahrzeugbestand. Er betrug 1950 146 Stück [1] und blieb im wesentlichen bis 1955 unverändert. Ab 1956 wurde der Neubau von Diesellok forciert, wobei umfangreiche Neuentwicklungen im Vordergrund standen (V 80, V 200 usw.), sodaß der Bestand 1957 430 Stück erreichte. [4].

Verfolgt man die Entwicklung des Personenwagenbestandes, so kann man eine leichte Erhöhung feststellen: Gesamtbestand 1945 22600 Stück [6], 1950 rd 24000 [6], 1955 25800 [7] und 1957 fast 26000 (einschl.Saargeb.) [8]. Dabei ist es wesentlich, daß mit der Zunahme des Bestandes auch eine Erneuerung des Wagenparks stattgefunden hat, infolge Neubauten und Umbauten; diese Erneuerungsarbeiten brachten zudem einen Gewinn an Sitzplätzen mit sich,[7] da sowohl die Neubauten als auch die umgebauten Wagen auf höhere Sitzplatzzahl hin konstruiert wurden. Die Lage des Güterwagenparkes der Bundesbahn ist gekennzeichnet durch einen zunächst rapiden, dann langsameren Rückgang des Bestandes seit Kriegsende bis

---

1) Information der ehem. Hauptverwaltung der Bundesbahn, Offenbach (Main).

2) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1950, Bundesbahn Nr. 1, 25.Jahrg., v.5.1.51, S. 13.

3) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1955, Bundesbahn Nr. 1, 3o.Jahrg., Jan. 1956, S.14/15.

4) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1957, Bundesbahn Nr. 1, 32.Jahrg., Jan.1958, S. 13.

5) s. hierzu den instruktiven Aufsatz von Günther Manz, Die Triebfahrzeuge für den elektrischen Zugbetrieb der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn Nr.9/10, 28.Jahrg., v. Mai 1954 (Sonderheft über den elektr. Zugbetrieb), S.452 ff.

6) Walter Helberg, Bericht über die Finanz- und Wirtschaftslage der DB, Bundesbahn, Nr.24, 24.Jahrg., v. 2o.12.50, S. 693, Bild 7.

7) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1955, a.a.O., S. 17.

8) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsjh.1957, a.a.O., S. 16/17.

zum Jahr 1954. [1] Das Jahr 1955 brachte erstmals durch Neulieferungen seitens der Industrie einen Zuwachs. Die Zahlen: 1946 423000 [2], 195o 329800 [2], 1955 248600 [3], 1957 273000 (einschl.Saargeb.) [4]. Hervorzuheben ist, daß mit der zunehmenden Erneuerung des Güterwagenparks durch Neu- und Umbauten ein starkes Vordringen der Spezialwagen gegenüber den "klassischen" offenen und gedeckten Güterwagen verbunden ist. Die Spezialgüterwagen besitzen sämtlich in irgendeiner Form besondere Einrichtungen zur Erleichterung der Be- oder Entladung. Zu ihnen zählen auch die Einheiten für die Verladung von Kraftfahrzeugen, Hubkipper und Behälterwagen. [5]

Der Bestand an elektrischen Triebwagen hat sich in den ersten zehn Jahren seit Kriegsende nur unwesentlich verändert. Er betrug 1950 260 Einheiten [6], 1955 274 [7]; hinzu kommen noch rd. 2oo Steuer- und Beiwagen. 1957 wuchs der Bestand jedoch auf 321 Triebwagen und 250 Beiwagen an. [8] Anders der Dieseltriebwagenpark. Waren es 1950 noch 220 Einheiten [6], so stieg deren Zahl von Jahr zu Jahr weiter an, um schließlich 1957 die Höhe von 924 [8] Einheiten zu erreichen. Allerdings stellen nicht die Triebwagen der herkömmlichen Bauart, wie sie etwa den elektrischen Triebwagen in Größe und Ausführung entsprechen, das Hauptkontingent, sondern in der Zahl von 924 Einheiten sind 726 Schienenomnibusse [9] enthalten, jene billig zu unterhaltenden, leichten Fahrzeuge, bei deren Konstruktion die Straßenomnibusse Pate gestanden haben. Die Schienenomnibusse haben sich seit ihrer Einführung im Sommer

---

1) 1954 245100 Güterwagen lt.Jahresrückbl.für das Jahr 1954.

2) Walter Helberg, Bericht über die Finanz- u.Wirtschaftslage der DB, Bundesbahn Nr. 24, 24.Jhrg., v.2o.12.50, S.693, Bild 7.

3) errechnet aus Zu- und Abgang lt.Jahresrückbl.1955 gegenüb. 1954.

4) Vorl.Jahresrückblick...,Geschäftsj.1957, a.a.O., S.16/17.

5) Vorl.Jahresrückblick...,Geschäftsj.1955, a.a.O., S. 22.

6) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1950, Bundesbahn Nr.1, 25.Jahrg., v.5.1.51, S.14.

7) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1955, a.a.O., S.15.

8) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1957, a.a.O., S.13.

9) Zu dem Bestand von 726 Schienenomnibussen kommen noch 820 Beiwagen (Anhänger).

195o [1] derartig gut bewährt, daß es der Bundesbahn geraten schien, jährlich immer größere Serien zu beschaffen. Während es also bei den Lokomotiven und Wagen nur zögernd gelingt, den zu knappen und überalterten Bestand aufzufrischen und zu vergrößern, konnte der Dieseltriebwagenbestand grundlegend gebeesert werden.

Zur Erstellung von Verkehrsleistungen sind neben den Verkehrswegen und dem rollenden Material noch andere Einrichtungen notwendig, wie Gebäude und Fernmeldeeinrichtungen. Gebäude, Brücken und sonstige Anlagen rücken vor allem deswegen in den Blick, weil an ihnen die Kriegsschäden besonders deutlich zutage treten. Der Krieg hinterließ der Bundesbahn Kriegsschäden in Höhe von 1900 Mio DM an Anlagen und von 1200 Mio DM an Fahrzeugen; außerdem beziffert die Bundesbahn Schäden in Höhe von 1200 Mio DM an Anlagen und von 800 Mio DM an Fahrzeugen als Kriegsfolgen. [2] Die Kriegsschäden an den Anlagen sind immer noch nicht restlos beseitigt. [3]

Ehe wir die Beschreibung der Betriebslage der Deutschen Bundesbahn beenden, sei noch ein Blick auf die Personalentwicklung gestattet. Der Personalstand entwickelte sich vom Kriegsende bis 1948 stetig nach oben [4], fiel aber nach der Währungsumstellung wieder ab. [5] 195o zählte das Personal 521000 Köpfe [6], 1952 523000 [7] und 1955 485000 [8]. Verkehrsanstieg, Bau- und Investitionstätigkeit und Arbeitszeitverkürzung brachten für 1957 einen Anstieg auf 513000 Personen. [9]

b) Verkehrslage.

Mußten wir bei der Betrachtung der Betriebslage feststellen, daß

---

1) s. hierzu: G.A.Gaebler, Der Schienenomnibus der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Nr. 18, 25. Jahrg. v. 2o.9.1951, S. 627 ff.

2) Adolf Gerteis, Lebensfragen der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 195.

3) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1955, a.a.O., S. 31 ff.

4) vor allem durch die Aufräumungs- und Wiederaufbauarbeiten bedingt!

5) Josef Fries, Das Personalproblem bei der Deutschen Bundesbahn, im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 156, Tab.

6) Verkehrswirtschaft, Nr. 19, 3.Jahrg., v. 18.5.51, S. 2.

7) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1952, Bundesbahn Nr. 1, 27. Jahrg. v. Januar 1953, S. 38.

8) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1955, a.a.O., S. 41.

9) Vorl.Jahresrückblick..., Geschäftsj.1957, a.a.O., S. 34.

der Bestand an rollendem Material in den letzten Jahren eine teils leicht zunehmende, teils aber eine abnehmende Entwicklung aufwies, so steht die Entwicklung der Verkehrsleistungen in einem erfreulichen Gegensatz dazu, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß für das Zustandekommen von Verkehrsleistungen nicht allein die Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebots ausschlaggebend ist, sondern auch die Intensität der Nachfrage.

Betrachtet man die Zahlen der im monatlichen Durchschnitt beförderten Personen, so kann man von 1948 bis 1950 einen leichten Rückgang feststellen, von da aber wieder einen Zugang. 1948 107,5 Mio bef. Pers., 1949 87,9 Mio, 1950 84,6 Mio [1] und zum Vergleich: 1936 53,6 Mio [2] (Sämtliche Zahlen beziehen sich auf das frühere engl.-amerikanische Besatzungsgebiet). 1951 22,9 Mio, 1952 92,0 Mio, 1954 97,8 Mio, 1957 111,0 Mio bef. Personen [1] und auch hier zum Vergleich: 1936 62,3 Mio [3] (Diese Zahlen beziehen sich auf das Bundesgebiet). Die Entwicklung der Wagenachskilometer zeigt eindeutig nach oben, was vor allem auf eine stetige Verbesserung der Fahrpläne hinweist. 1948 335 Mio Wagenachskilometer im mtl. Durchschn., 1950 428 Mio (beide Zahlen für die ehem.Bezione) [1], 1954 582 Mio und 1957 618 Mio (Bundesgeb.) [1] [4].

Der Güterverkehr [5] verzeichnet im Gegensatz zum Personenverkehr von 1948 bis 1952 einen Aufschwung und 1953 und 1954 einen leichten Rückgang. 1948 wurden in der sog. Bizone im monatlichen Durchschnitt 14,46 Mio t Güter befördert, 1949 15,57 Mio t, 1950 16,07 Mio t [1], (1936 18,8 Mio t [2]). In der Bundesrepublik beförderte die Bundesbahn 1951 18,05 Mio t [1], 1952 21,8, 1953 20,5, 1954 21,0 Mio t [3] (1936 22,9 Mio t [3]). Entsprechend dem Güterversand veränderten sich auch die Leistungen der Güterzüge. 1948 leisteten die Güterwagen in allen Zügen insgesamt 36,8 Mia Nettotonnenkilometer, 1950 42,4 Mia [1] (Bizone) und 1952, 55,2 Mia Nettotonnenkilometer [6], 1954 52,0 Mia und 1957 62,4 Mia (Bundesgebiet) [7]. Trotz der sehr günstigen Güterwagenumlauf-

---

1) Zusammengestellt und errechnet nach Zahlen von der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, 24., 25. u. 26. Jahrgang.

2) Nach Unterlagen der ehem.Hauptverwaltung der Bundesbahn, Offenbach.

3) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 29 (Tab.).

4) s.a. Abb. 6, Anhang S. 184.

5) s.a. Abb. 7 und 8, Anhang S. 186, 187.

6) entnommen aus: Zahlen der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn Nr. 4. 28. Jahrg. v. Febr. 1954, S. 203.

7) s.a. Abb. 7, S. 186.

zeit von 4,3 Tagen (1936 4,5 Tage) [1] reichte der Güterwagenbestand der Bundesbahn nicht aus, um in Saisonspitzen (Herbstverkehr) die Wagenanforderungen restlos erfüllen zu können. Sie traf daher mit den französischen und belgischen Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen über den Austausch bestimmter Güterwagenarten und mietete darüber hinaus von den beiden Gesellschaften für den Frühjahrs- und Herbstverkehr Waggons [2]. - Einen überaus günstigen Verlauf nahm die Entwicklung des Behälterverkehrs. Der Bestand an Kleinbehältern (1 - 3 cbm), der 1948 rd 20000 betrug, konnte bis 1952 verdoppelt werden, 1954 waren es 50000 und 1957 80000. Gestellt wurden 1948 0,4 Mio Stück, 1952 1,5 Mio 1954 1,9 Mio und 1957 2,7 Mio. Die Entwicklung des Großbehälterverkehrs setzte erst 1950 ein. Ende 1950 waren fast 1000 Stück beschafft, 1952/53 waren 2500, 1954/55 6300 und 1957 16000 Stück vorhanden. Die Stellzahlen entwickelten sich für dieselben Zeitpunkte wie folgt: 6000 - 80000 - 201000 - 465000. [3] Großbehälter, die im Gegensatz zu den Kleinbehältern für den Schienen- und Straßentransport auf Spezialtragfahrzeuge angewiesen sind, gibt es in den verschiedensten Spezialausführungen, z.B. für den Transport von Milch, Bier, Getreide, Rohzucker, Kohle, Schnittholz, Zement und v.a., sogar Kühl- und Überseebehälter wurden eigens entwickelt.

Der Überblick über die Verkehrsleistungen der Bundesbahn wäre unvollständig, würden wir nicht auch einen Blick auf den Straßenverkehr der Deutschen Bundesbahn werfen. Die Deutsche Bundesbahn war Ende 1951 am gesamten Straßenpersonenverkehr mit 11% der Linienlänge, 7,5% der Einnahmen und 4,5% der beförderten Personen beteiligt [4]. Sie schloß mit Wirkung vom 1.1.1956 mit der Deutschen Bundespost ein Ab-

---

1) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 29 (Tab.).

2) Verkehrswirtschaft Nr. 8,3. Jahrg. v. 23.2.51, S.1 u. Nr.14, 3.Jahrg. v. 13.4.51, S. 1. - Z.B. mietete die Bundesbahn im Frühjahr 1951 5000 Waggons von der SNCF und 1000 von der SNCB.

3) Die Zahlenangaben über die Behälter sind den Jahresrückblicken der DB für die Jahre 1948, 1950, 1952, 1954, 1958 entnommen, die in der Zeitschrift Bundesbahn, jeweils im Januar der Jahre 1949, 1951, 1953, 1955, 1958 erschienen sind.

4) Vorläufiger Jahresrückblick der Deutschen Bundesbahn, Geschäftsjahr 1951, Bundesbahn Nr.1, 26. Jahrgang v. 5.1.1952, S.7.

kommen, wonach im Personenkraftverkehr eine Aufgabenbegrenzung stattfinden soll, die eine gegenseitige Konkurrenz ausschließt. [1] Den Straßengüterverkehr bestreitet die Bundesbahn - ebenso wie den Personenkraftverkehr - teils mit eigenen, teils mit gecharterten Kraftfahrzeugen. Nach einer Genehmigung des Bundesverkehrsministers darf die Bundesbahn im Straßenverkehr nur 3,5 % der für den allgemeinen Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge in eigener Regie fahren lassen, [2] darüber hinaus darf sie noch die doppelte Anzahl an Mietfahrzeugen beschäftigen. [3] Das Programm des Straßenverkehrs der Bundesbahn wird abgerundet durch den Transport von Behältern, Güterwagen und Schwerlasten, wofür sie einen eigenen Spezialfahrzeugpark unterhält.

c) Finanzlage.

Die Entwicklung von Erträgen und Aufwendungen verzeichnet entsprechend den Verkehrsleistungen eine zunehmende Tendenz. Dies gilt aber auch für die Fehlbeträge, die sich aus der Differenz zwischen Aufwendungen und Erträgen ergeben. Konnte im DM-Abschnitt 1948 noch ein Überschuß in der Betriebsrechnung von 3,8 Mio DM erzielt werden, so entstand schon im Jahre 1949 ein Fehlbetrag von 16,8 Mio DM, 1950 sogar von 54,9 Mio DM. [4] Die Verlustkurve stieg in den Folgejahren weiter an, zumal neben den Fehlbeträgen in der Betriebsrechnung noch andere Verlustposten vorhanden sind. Der Gesamtverlust in der Gewinn- und Verlustrechnung setzt sich nämlich zusammen aus dem Fehlbetrag in der Betriebsrechnung, den Posten für Unterlassungen notwendiger Erneuerungsarbeiten an Fahrzeugen und Anlagen (Substanzverlust), nicht gezahlten Abgaben an den Bund, nicht aufgebrachten Zinsen für die Ausgleichsforderungen der Bank deutscher Länder, Zinsen, soweit sie die Ertragszinsen übersteigen, dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr und außerordentlichen Aufwendungen (z.B. Zahlungsverpflichtungen aus der Zeit vor dem 8.5.1945). Der Gesamtverlust erhöhte sich von 1948

---

1) Vorl.Jahresrückbl....,Geschäftsj.1955, a.a.O., S.10/11.

2) Nach einer Privatinformation von Herrn Egon Siller (Verkehrsbrief v. 17.2.1952).

3) Berthold Stumpf, Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1949, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, a.a.O., S. 10.

4) Siehe Tabelle 12 im Anhang.

82 Mio DM auf 1950 440 Mio DM [1] und betrug 1953 1,08 Mia DM und 1954 1,3 Mia DM. [2] [3]

Wenn auch die Einnahmen der Deutschen Bundesbahn von 3,2 Mia auf 5,1 Mia DM in den Jahren 1949 - 1954 gestiegen [2] sind, so vermochten sie doch nicht die ebenfalls gestiegenen Ausgaben aufzufangen. Erhebliche gestiegene Personalausgaben und starke Preiserhöhungen der Betriebsmaterialien [2] sind zu einem Teil Ursache der schlechten Finanzlage der Bahn; zum anderen leidet sie sehr unter starken Belastungen politisch bedingter Art. Ein vom Bundesverkehrsminister eingesetzter Untersuchungsausschuss hat diese politischen Lasten auf 331,0 Mio DM jährlich beziffert. [4] Ferner ist die Bundesbahn noch immer durch die vom Kriege hinterlassenen Schäden in Höhe von 1,3 Mia DM und durch unterlassene Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in den Kriegs- und Nachkriegsjahren in Höhe von 3 Mia DM vorbelastet. [5] Da die Verkehrseinnahmen zur Deckung betrieblicher und betriebsfremder Ausgaben bei weitem nicht ausreichten, mußte in starkem Maße fremde Hilfe in Anspruch genommen werden. So betrug die Verschuldung der Bahn Ende 1954 insgesamt 3295 Mio DM, wobei der Anteil kurzfristiger Verbindlichkeiten infolge Mangels ausreichender mittel- und langfristiger Kredite mit 1179 Mio DM besonders hoch ist. [6]

Finanzielle Unterstützung erhielt die Deutsche Bundesbahn 1952 und 1953 durch Darlehen seitens des Bundes in Höhe von 60 Mio und 150 Mio DM [5]. Ferner wurde ihr 1953 und 1954 die Beförderungssteuer in Höhe von je 248 Mio DM gestundet [5]. Aus den Erträgen des Verkehrsfinanzgesetzes von 1955 werden ihr auf die Dauer von 10 Jahren jährlich 150 Mio DM zufliessen [5]. Damit konnte und wird aber die finanzielle Lage der Bundesbahn nicht konsolidiert werden. Das kann erst dann geschehen, wenn mit Hilfe ausreichender Finanzierung ihr Betrieb grundlegend rationalisiert und modernisiert worden ist. Auch wird eine Klärung bzw. Regelung hinsichtlich der politischen und gemein-

---

1) Siehe Tabelle 12 im Anhang.

2) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 77.

3) Weitere Angaben über die Wirtschaftslage der Bahn s.S. 61 ff.

4) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 81.

5) Derselbe, S. 82.

6) Derselbe, S. 78.

wirtschaftlichen Lasten [1] vonnöten sein, damit die Bemühungen um Gesundung der Bahn nicht auf halbem Wege stecken bleiben.

3. Die Stellung der Deutschen Bundesbahn im Wettbewerb.

a) Handicaps im Wettbewerb.

aa) Das "Pflichtenheft" der Bundesbahn.

Der Deutschen Bundesbahn wurden in der Vergangenheit wegen ihrer monopolartigen Stellung verschiedene Verpflichtungen auferlegt, ein sog. "Pflichtenheft" [2], das 4 Pflichten aufweist:

Betriebspflicht,
Beförderungspflicht,
Tarifpflicht und
Tarifveröffentlichungspflicht.

Die Betriebspflicht zwingt die Deutsche Bundesbahn zur ständigen Betriebsbereitschaft auf allen eigenen öffentlichen Strecken; dabei ist es gleichgültig, ob diese Strecken Gewinne abwerfen oder ob deren Betrieb Zuschüsse größten Ausmaßes erfordert, ob sie gut frequentiert werden oder ob sie kaum Verkehrsnachfrage aufzuweisen haben. Außerdem obliegt es der Deutschen Bundesbahn, überall dort, wo ein öffentliches Bedürfnis vorliegt, Haltestellen zu errichten und für deren Betrieb zu sorgen. Sie muß also zur Durchführung des Verkehrsbetriebes auf allen ihren Linien das dazu notwendige Personal, die Fahrzeuge, die Treibstoffe u.dgl. mehr zur Verfügung halten und zwar in einem Maße, das auch die Erfüllung höchster Anforderungen (z.B. in Saisonspitzen) gestattet.

Mit der Beförderungspflicht obliegt der Deutschen Bundesbahn der Transport von Personen und Gütern aller Art; sie kann also nicht die ihr besonders genehmen Transporte aussuchen (etwa weil sie mehr einbringen als andere) oder die Beförderung von gewissen Bedingungen, die über die Transportvorschriften hinausgehen,

---

1) v. Bissing nennt in seiner „Verkehrspolitik" die Höhe der gemeinwirtschaftlichen Lasten (z.B. Subventions- und Sozialtarife, Zuschüsse für Nebenbahnen) mit 540 Mio DM (S.82).

2) Fritz Busch, Beförderungspflicht und Zumutbarkeit, Bundesbahn Nr. 6, 25. Jahrg., v. 20.3.1951, S. 168.

abhängig machen (etwa die Rückfahrt als Bedingung für eine Hinfahrt). Die Beförderungspflicht wird lediglich soweit eingeschränkt, als für die zu befördernden Güter Höchstmaße vorgeschrieben bzw. hinsichtlich deren Beschaffenheit gewisse Vorschriften gemacht werden.

Die T a r i f p l i c h t verbietet der Bundesbahn das "Feilschen" um den Fahrpreis. Alle Verkehrsleistungen, die von der Deutschen Bundesbahn bewältigt werden, müssen nach den in den amtlichen Tarifen für alle und auf lange Sicht hin festgelegten Preisen entlohnt werden. Wenn auch die Tarife sehr vielseitig und individuell sein können, so stellen sie doch Preisvorschriften dar, von denen die Bahn nicht abgehen darf. Sie kann auch nicht von heute auf morgen die Tarife abändern, nur weil es etwa gerade die Lage erfordert, sondern Tarifänderungswünsche bedürfen der Billigung des Bundesministers für Verkehr [1], ehe sie in legislativer Form verwirklicht werden können.

Damit sich alle Eisenbahnkunden nach diesen Preisvorschriften richten können, müssen diese auch publik sein. Das geschieht aufgrund der T a r i f v e r ö f f e n t l i c h u n g s p f l i c h t an für das Publikum zugängigen Stellen. Die Deutsche Bundesbahn darf demnach nicht etwa in gewissen Fällen verbilligte Tarife verheimlichen, um mit dem Normaltarif höhere Einnahmen zu erzielen.

Um sich einen Begriff davon machen zu können, was dieses Pflichtenheft für die Deutsche Bundesbahn bedeutet, seien hier einige Beispiele aufgeführt, wie sie Fritz Busch in seinem Aufsatz "Beförderungspflicht und Zumutbarkeit" bringt. [2] Der Vergleich mit dem Elektrizitätswerk - auch einem Betrieb der Verkehrswirtschaft i.w.S. - das wohl ziemlich häufig eine Art von Monopolstellung in seinem Bereich genießt, zeigt, daß diesem, obwohl grundsätzlich jeder das Recht auf Anschluß und Versorgung zu den öffentlich bekanntgemachten Tarifen und Bedingungen hat, dennoch die Möglichkeit gegeben ist, einen Antrag auf Bewilligung eines Elektrizitätsanschlusses abzulehnen, dann nämlich, wenn der beantragte Anschluß oder die Versorgung dem Versorgungsunternehmen "aus wirtschaftlichen Gründen, die auch in der Person des Anschlußnehmers liegen können, nicht zugemutet werden kann". Da eine

---

1) § 16 [1] Bundesbahngesetz.

2) Bundesbahn Nr.6, Jahrg. 25 v. 20.3.1951, a.a.O., S. 168/169.

entsprechende Klausel, wie sie im Energiegesetz verankert ist, nicht für die Bundesbahn besteht, ist sie hilflos der willkürlichen und einseitigen Be- oder Ausnutzung preisgegeben, z.B. wenn durch die Bahn zu billigen Tarifen Zuckerrüben zur Zuckerfabrik gebracht werden, während der fertige Zucker mit Lastkraftwagen abtransportiert wird oder wenn zur Hinbeförderung eines Gutes der Lastkraftwagen benutzt wird, zur billigen Rückbeförderung des Packmaterials aber die Eisenbahn; ähnlich ist die Lage, wenn sich die verladende Wirtschaft im Sommer des Kraftwagens bedient, während im Winter zwecks Schonung des Kraftfahrzeugs die Eisenbahn die Transporte durchführen muß.

Es gibt wohl auch in der oben zum Vergleich herangezogenen Energiewirtschaft Fälle, in denen dem Versorgungsmonopol der Elektrizitätswerke die Selbstversorger gegenüberstehen, die ihren Energiebedarf aus eigenen Kraftanlagen decken und die jenen "Selbstversorgern" im Verkehrswesen (i.e.S.) mit eigenen Kraftfahrzeugen entsprechen. Hier aber bestimmt das Energiegesetz, daß derjenige "der selbst eine Anlage zur Erzeugung von Energie oder Gas oder eine gleichzuachtende Erzeugungsanlage betreibt, für das Grundstück, auf dem die Anlage sich befindet und für andere eigene Grundstücke, die von der Anlage versorgt werden können, sich nicht auf die Anschluß- und Versorgungspflicht berufen kann." [1] Wie nun, wenn jeder, der sich des Kraftwagens oder anderer Verkehrsmittel bedient, den Anspruch auf Benützung der Eisenbahn verlieren würde? Wer glaubt, sich mit einer eigenen Versorgungsanlage billiger versorgen zu können, darf diese "billige Versorgung nicht zu Lasten der allgemeinen öffentlichen Elektrizitätswirtschaft vornehmen, indem er nur zur Ergänzung unter schlechter Ausnutzung oder nur im Falle des ganzen oder teilweise Versagens seiner Anlage auf die öffentliche Elektrizitätswirtschaft zurückgreifen will". [1]

Mag gegen diesen Vergleich auch manches einzuwenden sein, er zeigt doch mit aller Deutlichkeit, welche Diskriminierung für die Deutsche Bundesbahn mit dem Pflichtenheft verbunden ist, zumal sie ihre Tarife nicht regional oder je nach ihrer wirtschaftlichen Lage ohne weiteres ändern kann, wie dies in der Energieversorgung der Fall zu sein pflegt.

---

1) Fritz Busch, Beförderungspflicht und Zumutbarkeit, Die Bundesbahn, Nr. 6, Jahrg. 25 v. 20.3.51, S. 168 u. 169.

bb) Wirtschaftspolitische und andere Auflagen.

Es wurde schon über die großen Belastungen, die der Deutschen Bundesbahn durch das sog. gemeinwirtschaftliche Gütertarifsystem erwachsen, gesprochen, Es besteht kein Zweifel, daß die Stellung der Bundesbahn im Wettbewerb durch diese nur sie belastende w i r t s c h a f t s p o l i t i s c h e A u f l a g e außerordentlich erschwert wird. Denn es ist klar, daß zur Kompensation der bis unter die Selbstkosten verbilligten Frachten ertragreiche Gütertransporte gehören, soll die Gewinn- und Verlustrechnung - auch die Bahn kommt ohne sie nicht aus - zumindest ausgeglichen sein. Und diese einfache Voraussetzung scheint in einem erbitterten Wettbewerb nicht gegeben zu sein, da kaum jemand aus der verladenden Wirtschaft nur der Bahn zuliebe für gewisse Güter freiwillig höhere Transportkosten bezahlt, wenn der Kraftwagen für ihn billiger arbeiten kann (weil er verbilligte Frachten nicht zu kompensieren braucht). Damit ist die Bundesbahn dazu verurteilt, auf den Frachtpreisausgleich zwischen hochwertigen Einzelgütern und minderwertigen Massengütern auf kurzen und langen Strecken z.T. zu verzichten.

Ähnlich verhält es sich mit den S o z i a l l a s t e n, Neben den Tariferleichterungen für Kriegsversehrte, Flüchtlinge und andere sozial Bedürftige, sowie Arbeiter, Schüler usw., wird das Budget der Bundesbahn stark belastet durch die jährlichen Pensionsleistungen in der Höhe von 516 Mio DM, die eine rein politische Last von 90 Mio DM für pensionierte Verdrängte enthalten. Dazu kommt, daß die Deutsche Bundesbahn 31 600 Schwer- und 26 700 Leichtbeschädigten Arbeit gewährt, die zusammen 12 % des Gesamtpersonals ausmachen. Diese Sozialllasten stellen ein zusätzliches Handicap der Bundesbahn im Wettbewerb dar, das nicht übersehen werden darf, zumal die anderen Verkehrsträger diesen Belastungen nicht oder nur ganz vereinzelt unterworfen sind.

Eine weitere zusätzliche Belastung, die als eine rein p o l i t i s c h e angesehen werden kann und wieder nur die Bundesbahn betrifft, resultiert aus dem § 47 Bundesbahngesetz, in dem es heißt: "Der Bund und die Länder haben Anspruch darauf, daß die Mitglieder ihrer gesetzgebenden Körperschaften die Verkehrsmittel der Deutschen Bundesbahn in beliebiger Beförderungsklasse frei benutzen dürfen." Mag diese Auflage angesichts des Gesamtverkehrsvolumens der Bundes-

bahn relativ auch kaum in Erscheinung treten, so sei sie der Vollständigkeit halber doch an dieser Stelle mit erwähnt.

cc) Hauseigene Unterhaltung und Sicherung der Verkehrswege.

Die Deutsche Bundesbahn muß im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern für Bau, Unterhaltung und Sicherung ihrer Verkehrswege selbst aufkommen. Welchen Aufwand z.B. nur die Unterhaltung des Oberbaus und der übrigen baulichen Anlagen bedeutet, wurde oben [1] schon ausgeführt; allein die Beseitigung der Kriegsschäden, die im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern von der Bundesbahn selbst getragen werden muß, stellt Anforderungen, denen sie kaum mehr gewachsen ist. Während die jährliche Unterhaltung des Oberbaus insges. 332,8 Mio DM erfordert [2], beliefen sich die Kriegsschäden bei Kriegsende auf 3,1 Mia DM und die Kriegsfolgeschäden auf 2,0 Mia DM. Die Kriegs- und Kriegsfolgeschäden wiegen für die Bundesbahn im Wettbewerb doppelt schwer, denn neben der Buße, die ihr der Krieg auferlegte und die ihr durch keine Hilfe vom Staat erleichtert wurde, wurde ihre Leistungsfähigkeit ganz besonders in den ersten Jahren nach dem Krieg stark beeinträchtigt.

Auch das Verkehrssicherungswesen muß die Deutsche Bundesbahn selbst versehen, in Grenzfällen muß sie sogar das anderer Verkehrsmittel mit übernehmen; an schienengleichen Wegübergängen z.B. wird durch Sicherungsanlagen der Bundesbahn auch der Verkehr auf der Straße gesichert. Zum Zwecke der Betriebs- und Verkehrssicherung werden von der Bundesbahn nicht weniger als 8 400 Stellwerke [3] mit insges. 262 300 Signaleinheiten [3] unterhalten. Dazu kommen etwa 12 000 Schrankenanlagen [3], Streckenblocksicherungen für insges. 13 000 km Geleise [3], 286 000 km Freileitungsdrähte [4], 15 000 km Erdkabel [4], usw. usw. Um den gewaltigen Sicherungsapparat zu bedienen, muß die Deutsche Bundesbahn 35 000 Personen [3] beschäftigen. Daß zu seiner Unterhaltung beträcht-

---

1) s.S. 6 f., S. 1o.

2) Dieser Betrag ist für das Normalprogramm vorgesehen. Wenn infolge Finanzmangel die Erneuerungsarbeiten eingeschränkt werden müssen, dann muß die Differenz zwischen dem tatsächlich für Erneuerungsarbeiten ausgegebenen Betrag und dem Normalbetrag aus der Substanz bezahlt werden. (Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S.48, Tabelle 6)

3) Albert Dobmeier, Stand und Entwicklung im Signal- und Fernmeldewesen der Deutschen Bundesbahn, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S.81.

4) Derselbe, S. 86.

liche Mittel erforderlich sind, steht außer Zweifel, die 152 Mio DM, die der Krieg an Schäden im Sicherungswesen hinterlassen hat, gar nicht gerechnet.

Mag der Hinweis darauf, daß die Bundesbahn für die Sicherung ihres eigenen Betriebes selbst aufkommen müsse, vielleicht überflüssig erscheinen, so ist es doch angebracht, darauf hinzuweisen angesichts der Tatsache, daß für die anderen Verkehrsträger betriebsfremdes Personal und betriebsfremde Anlagen die Verkehrssicherung aus Mitteln des allgemeinen Steueraufkommens oder gegen Entrichtung eines bescheidenen Obolos übernehmen.

b) Natürliche Vor- und Nachteile der Eisenbahnen im Wettbewerb.

aa) Vorteile:

α) Massenverkehr.

Die Eisenbahn ist dank ihrer technischen Beschaffenheit zu einem Landverkehrsmittel höchster Leistungsfähigkeit geworden. Was sonst nur das Schiff vermag, nämlich den Transport von Gütern gewichts- und mengenmässig in schier unvorstellbaren Größen durch eine einzige Einheit in wirtschaftlich vertretbarer Weise zu bewältigen, kann die Eisenbahn auch dem Landverkehr bieten, womit sie noch den Faktor: relativ hohe Geschwindigkeit verbindet.Die höhere Geschwindigkeit ergibt auch einen raschen Umlauf der einzelnen Einheit, woraus durch öfteren Einsatz ein höherer wirtschaftlicher Ausnutzungsgrad resultiert. Auch im Personenverkehr besitzt die Eisenbahn einen hohen Grad von Leistungsfähigkeit, der von keinem anderen Landverkehrsmittel erreicht wird.

Durch die Aneinanderreihung kleinerer Transporteinheiten zu einer großen, dem Zug, ist es der Eisenbahn möglich, sich dem Verkehrsbedarf weitgehend anzupassen; somit sind keine langen Wartezeiten an den Beladungsstellen notwendig, bis etwa die vorhandenen Transportkapazität ausgelastet ist, sondern die Eisenbahn kann ihre Kapazität pro Einheit dem jeweiligen Transportbedarf angleichen durch Vergrößerung oder Verkleinerung der Einheit. Außerdem kann Be- und Entladung durch Aufgliederung des Zuges an verschiedenen Orten erfolgen.

Was also die Eisenbahn für den Massenverkehr auf dem Lande prädestiniert, sind folgende Tatsachen:

1. ihr stehen für den Verkehrsvorgang nach Raum und Gewicht leistungsfähige Transporteinheiten zur Verfügung,

2. die Be- und Entladung kann gleichzeitig an verschiedenen Orten vorgenommen werden, wodurch dieser Vorgang sehr beschleunigt wird,

3. die relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeit der Transportbewegungen ergibt eine hohe Umlaufgeschwindigkeit des Transportmittels und damit geringen Abstand zwischen zwei Transporteinsätzen,

4. die besondere Eigenheit ihrer technischen Struktur gestattet ihr ferner einen fast pausenlosen Einsatz verschiedener Zugeinheiten nacheinander, sodaß für den Massenverkehr nicht nur einzelne große Transporteinheiten zur Verfügung stehen, sondern ganze Kolonnen innerhalb kurzer Zeiträume. Und

5. vermag sie im Personenmassenverkehr aufgrund der angeführten Eigenschaften, verbunden mit größtmöglicher Sicherheit und Planmäßigkeit, auch den größten Stoßverkehr zu bewältigen.

β) Ununterbrochener Verkehrsbetrieb.

Schon zu Beginn des Eisenbahnzeitalters lag es nahe, den Eisenbahnbetrieb zu sämtlichen Tageszeiten aufrechtzuerhalten, zumal es die technische Konstitution der Eisenbahn gestattete, ja geradezu erheischte. Die Durchführung des Zugbetriebes erfordert nur die Aufmerksamkeit der Zugführer auf die von zentraler Stelle gesteuerten Zeichen, die bei Nacht beleuchtet den gleichen Dienst erfüllen wie am Tage, sodaß sich für das Personal hinsichtlich des Zugbetriebes kaum ein Unterschied zwischen Tag und Nacht ergibt. Ähnlich verhält es sich bei den verschiedenen Jahreszeiten und Witterungen. Während die Straßen im Winter bei Schnee und Eis oftmals nur mit größer Vorsicht zu befahren sind, rollt der Zugbetrieb pausenlos weiter. Störungen treten nicht in dem Maße auf wie bei anderen Verkehrsmitteln. Damit sind die Voraussetzungen für einen planmäßigen und kontinuierlichen Ablauf des Eisenbahnverkehrs gegeben. Es ist möglich, Züge in kurzen Abständen aufeinander folgen zu lassen, ohne daß sie sich gegenseitig behindern. Die

Planmäßigkeit selbst aber gestattet, ein dichtes Netz von Zugverbindungen über ganze Länder, ja Kontinente zu ziehen und damit Beförderungsmöglichkeiten über weite Strecken hin zu schaffen, die im voraus auf die Minute genau berechnet werden können.

γ) Sicherheit.

Durch die zwangsläufige Führung in nur einer Dimension mit all ihren Vorteilen und die Steuerung eines Zuges durch viele Personen, ferner durch ein ausgeklügeltes automatisches Sicherungssystem wird ein hohes Maß von Sicherheit im Eisenbahnverkehr erreicht. Vollends legt die Deutsche Bundesbahn schärfste Maßstäbe an bei der Auswahl des Personals, technischer Konstruktionen und des Materials. Damit erreicht die Bundesbahn weitaus die geringste Unfallquote pro Personen- und Tonnenkilometer im Landverkehr. Die große Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dürfte wohl eines der wichtigsten Argumente im Wettbewerb sein, das für die Eisenbahn spricht.

δ) Hohe Reisegeschwindigkeit.

Die hohe Sicherheit, die die Schiene dem Verkehr bietet, einerseits und der geringe spezif. Reibungswiderstand des eisernen Schienenwegs andererseits ermöglichen im Verein mit der möglichst ebenen und gradlinigen Trassierung im Streckenbau eine sehr hohe Geschwindigkeit im Personen- und Güterverkehr. Wenn auch das Erreichen der höchsten Geschwindigkeit für die Eisenbahn wesentlich mehr Zeit erfordert als z.B. für den Kraftwagen, so ist sie doch in der Lage, durch Beibehaltung der einmal erreichten Geschwindigkeit über längere Zeit und Strecken hinweg den Zeitverlust, der durch langsames Beschleunigen und lange Bremswege entsteht, mehr als auszugleichen. Damit erreicht die Eisenbahn im Langstreckenverkehr Durchschnittsgeschwindigkeiten, die etwa an zweiter Stelle hinter denen des Flugverkehrs stehen, werden sie auch in manchen Fällen vom Kraftwagen überschritten. Die europäischen Bahnen erzielen im Reiseverkehr auf den Fernverkehrsstrecken R e i s e g e s c h w i n d i g k e i t e n von über 85 km/h., die Schnelltriebwagen der Deutschen Bundesbahn z.B. zwischen Hamburg und München sogar über 90 km/h. Dagegen erreichen Omnibusse im Bundesgebiet Reisegeschwindigkeiten bis zu 48 km/h [1].

---

1) Adolf Gerteis, Die Lage der westeuropäischen Eisenbahnen, Die Bundesbahn Nr. 16, Jahrg. 25, v. 20.8.51, S. 524/525.

Wenn auch der Güterverkehr der Eisenbahn durch viele Unterbrechungen wie z.B. durch Umrangieren, in seiner Abwicklung gehemmt wird, so gibt es doch für eilige Sendungen Eil- und Schnellgüterzüge, die Reisegeschwindigkeiten erreichen, die denen der Personenschnellzüge nicht viel nachstehen und damit dem Gütertransport auf der Straße, der im Schnitt etwa eine Reisegeschwindigkeit von 30 km/h aufweist, an Geschwindigkeit erheblich überlegen sind. Ganz besonders der Expreßgutverkehr, der durch Personen- und Schnellzüge getätigt wird, übertrifft den Güterverkehr mit Kraftwagen in der Geschwindigkeit ganz bedeutend.

ε) Reisekomfort.

Vergleicht man die in Tabelle 1 gegenübergestellten Werte von Raum- und Gewichtsaufwand verschiedener Verkehrsmittel, so wird einem ohne weiteres klar, daß die Eisenbahn - vom Seeschiff abgesehen - schon allein aufgrund des dem Reisenden zur Verfügung stehenden Raumes und des zu seiner Beförderung notwendigen höheren baulichen Aufwandes (höhere Eigengewichte der Fahrzeuge pro Sitzplatz) einen höheren Reisekomfort bieten kann als die anderen zum Vergleich herangezogenen Verkehrsmittel.

Tabelle 1: Räumlicher und baulicher Aufwand zur Beförderung einer Person bei verschiedenen Verkehrsmitteln.

1	2	3
Tabelle 1 [1]	Fläche in m^2 pro Person	Eigengewicht pro Sitzplatz in kg
D-Zug	0,90 - 2,10	1 110
PKW.	0,55 - 0,90	500
KOM. (Fern-V.)	0,30 - 0,56	190
Flugzeug	0,40 - 1,36	330
Seeschiff	8,00 -25,00	14 300

In der Tat wartet die Bundesbahn, besonders im Fernreiseverkehr, mit einem Komfort auf, den andere Landverkehrsmittel nicht bieten können. Erinnert sei z.B. an die Möglichkeit, während der Fahrt den Sitzplatz verlassen zu können, um sich die Beine zu vertreten, an Speisewagen, Schlafwagen, Schreibabteile - und last not least - Toiletten.

1) Zusammengestellt nach Carl Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949, 2.Aufl., S. 146 (Tabelle 45) und 150 (Tabelle 47).

Eine weitere Annehmlichkeit für den Fernreisenden, die außer dem Kraftwagen nur die Eisenbahn bieten kann, ist die planmäßige direkte Verbindung in fast allen Fällen vom Ausgangsort zum Zielort, bei der Eisenbahn mittels K u r s w a g e n durchgeführt. "Diese direkten Verbindungen haben etwas Imponierendes, vor allem weil sie zuweilen bis weit in das Ausland hineinführen; man denke z.B. an die Wagenläufe Paris - Bucuresti, Passau - Hamburg - Altona, Merano - Ostende, Basel - Kiel, Roma - Kopenhavn." [1] Um nur ein Beispiel zu bringen, welche direkten Verbindungen die Deutsche Bundesbahn dem Reisenden bietet, ist in Abbildung 1[2] nach dem Fahrplan vom 8.10.50 eine Übersicht aller mit schnellfahrenden Zügen von Ansbach/Mfr. aus auf direktem Wege zu erreichenden Orte zusammengestellt. In den folgenden Fahrplänen wurden die Hauptverbindungen und Kurswagenläufe noch weiter verbessert, sodaß tatsächlich ein hinsichtlich der wichtigen Orte fast lückenloses Netz direkter Verbindungen zur Verfügung steht (was allerdings leider noch zu wenig bekannt ist). Durch weitere Verbesserungen auf diesem Sektor des Kundendienstes, vor allem durch die nötige Publikation dieses bedeutsamen Vorteils wird die Deutsche Bundesbahn ein gewichtiges Wort im Wettbewerb mitsprechen können.

bb) Nachteile.

α) Bindung an die Schiene.

Wo viel Licht ist, ist bekanntlich viel Schatten. Dies trifft auch auf die Schiene als sekundäres Verkehrsmittel zu. Den vielen Vorteilen, die mit ihr verbunden sind - Sicherheit, Schnelligkeit, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit u.a. - stehen andererseits auch nicht geringe Nachteile gegenüber. So hat die Eisenbahn infolge der Eindimensionalität der Schiene nichts von der Freizügigkeit z.B. des Kraftwagens. Der Lokführer kann nicht nach freier Wahl die eine oder die andere Richtung einschlagen, wie es dem Kraftfahrer möglich ist, vielmehr ist er auf die Richtungsangabe von anderer Hand angewiesen. Für den Gegen- oder Überholungsverkehr bedarf die Eisenbahn zweier Fahrbahnen, was natürlich mit höheren Anlagekosten verbunden ist. Aus Rentabilitätsgründen muß die Schiene ferner auf eine gewisse

---

1) Robert Zintl, Direkte Verbindungen, Die Bundesbahn Nr. 16, Jahrg. 25, v. 20.8.51, S. 548.

2) s.S. 48.

"Ubiquität" verzichten, die die Straße aufgrund ihres stark verästelten Netzes aufweist. Daraus erwachsen der Eisenbahn im Wettbewerb mit dem Kraftwagen erhebliche Nachteile (fehlender Haus-Haus-Verkehr), die nur mit einem erhöhten finanziellen Aufwand aufgewogen werden können. Der Vorteil der Schiene, einen niedrigen spezifischen Reibungswiderstand zu bieten und damit schwere Lasten mit relativ niedriger Maschinenleistung fortbewegen zu können, bringt den Nachteil mit sich, daß die Eisenbahn aufgrund der fehlenden (maschinellen) Leistungsreserve im Vergleich zum Straßenverkehr keine starken Steigungen bewältigen kann. [1)]

Ein Abwägen der Vor- und Nachteile des Verkehrs auf der Schiene wird beim Vergleich mit der stetigen weiteren Vervollkommnung des Straßenverkehrs (Autobahnen!) einen ständig schrumpfenden Mehrwert der Vorteile ergeben, der jedoch auf vereinzelten Eisenbahnstrecken, wo die Straßenverkehrstechnik die Schinenverkehrstechnik überflügelt, in einen Mehrwert der Nachteile umschlägt und damit zu Stillegung oder unrentabler Betriebsführung zwingt.

β) Bindung an den Fahrplan.

Die Bindung an den Fahrplan mag hier insofern als ein n a t ü r l i c h e r Nachteil angesehen werden, als hier nicht der legislative Zwang zur Veröffentlichung eines solchen, sondern die technische Notwendigkeit einer gewissen Planmäßigkeit im Verkehrsablauf mit Eisenbahnen bei der Entstehung im Vordergrund stand.

Die Planmäßigkeit, mit der die Züge verkehren, bringt es mit sich, daß der Reisende, aber auch der Verladende bzw. Empfänger an die Verkehrszeiten der Eisenbahn gebunden ist. Er wird daher in vielen Fällen zur Befriedigung eines dringenden Verkehrsbedürfnisses auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen müssen, wenn die Verkehrszeiten der Eisenbahn nicht entsprechen, eine Tatsache, die heute der Bundesbahn wertvolle Kundschaft kostet.

γ) Umständliche Verfrachtungsweise.

Die Durchführung der Transporte mit der Eisenbahn ist von der Erfüllung gewisser Bedingungen und Voraussetzungen abhängig, die aus ihrer technischen und organisatorischen Konzeption resultieren. Es

---

1) Von Zahnradbahnen u.dgl. abgesehen.

sind dies Dinge, die den Eisenbahntransport schematisieren im Gegensatz zu der Individualisierbarkeit der Kraftwagentransporte. Man denke daran, daß Transportvorgänge (fast) nur an Bahnhöfen in Gang gesetzt und beendet werden können.

Bedeutet die Sammlung und Verteilung der Ladungen von einem bestimmten Ausgangs- bzw. Endpunkt schon eine zusätzliche Verkehrsleistung zu Lasten des Verladers bzw. Empfängers, so wird häufig eine weitere Arbeit innerhalb des Eisenbahntransportes durch Umladungen notwendig, nämlich dann, wenn mehrere Ladungen verschiedener Zielorte in einem Wagen befördert werden. So kann es also nicht selten vorkommen, daß ein Transportgut mehrmals umgeladen werden muß u.zw.: 1. am Ausgangsort etwa vom Kraftwagen auf den Güterwagen, 2. von einem Güterwagen auf einen anderen und 3. am Zielort vom Güterwagen wieder auf einen Kraftwagen. Dazu kommt noch die Be- und Entladung des Kraftwagens am Ausgangs- bzw. Zielort, sodaß insgesamt 5 Ladevorgänge notwendig sind, um einen Transportablauf zu bewerkstelligen. Der Kraftwagen macht dies in der Regel mit zwei Ladevorgängen, da er Absender wie Empfänger individuell bedienen kann.

Daraus ergibt sich, daß die Ladung im Eisenbahnverkehr in erhöhtem Maße der Gefahr von Beschädigungen bei Ladevorgängen ausgesetzt ist. Es ist deshalb eine bessere Verpackung für Stückgüter notwendig als sie der Transport mit Kraftwagen erfordern würde. Das bedeutet infolge einer teuereren Verpackung Verteuerung der Transportkosten, die bei Massenversand kleinerer Transportgüter erheblich ins Gewicht fallen kann.

δ) Durchschnittlich lange Transportzeiten im Güterverkehr.

Wenn oben .[1] davon die Rede war, daß die Eisenbahn recht enorme Reisegeschwindigkeiten zu erreichen imstande ist, so muß dies an dieser Stelle insofern eingeschränkt werden, als unter Bezug auf die oft recht beträchtlichen Unterwegsaufenthalte die Durchschnittsgeschwindigkeit $\left(\frac{\text{Gesamtstrecke/km}}{\text{Gesamtzeit/h}}\right)$ der Züge gegenüber der reinen Reisegeschwindigkeit $\left(\frac{\text{Gesamtstrecke/km}}{\text{Fahrzeit/h}}\right)$ nicht unerheblich divergiert, was besonders für den Güterverkehr zutrifft. So beträgt nach der Wagenumlaufermittlung der Deutschen Bundesbahn vom Oktober 1950 die reine Fahrzeit (d.h. in welcher der Güterwagen im Zug fährt) eines Güterwagens durchschnittlich 14 % der gesamten Last-

1) s.S. 22.

laufzeit (einschließlich Be- und Entladung); rund 37 % benötigte der Güterwagen für Be- und Entladung, 22 % für Abholung vom Beladeplatz und Bereitstellung am Entladeplatz, ferner 27 % für Unterwegsaufenthalte, die in der Hauptsache auf Kosten der Umrangierarbeiten auf Unterwegszugbildungsbahnhöfen gehen. [1] Es ist dabei bemerkenswert, daß ein Güterwagen im Lastlauf durchschnittlich bei Entfernungen bis 100 km etwa 2 mal und bis etwa 650 km 4 mal umgestellt werden muß. [1]

So kommt es, daß die Gesamtdauer des Güterwagen-Lastlaufes eine Durchschnittsgeschwindigkeit ergibt von nur

14,5 km/h	bei Eilgutwagenladungen	gegenüber	36,6 km/h	Reisegeschw.	
7,1 km/h	" Frachtgut-	"	"	23,5 km/h	"
11,8 km/h	" Stückgut-	"	"	22,9 km/h	" [2]

Immerhin konnten im Laufe der letzten Jahre die Geschwindigkeiten gesteigert und die Standzeiten gekürzt werden, sodaß oft recht augenscheinliche Erfolge aufzuweisen sind. Z.B. betrug noch 1946 die Beförderungszeit von Stückgut von Köln nach Frankfurt 111 Stunden gegenüber 1950 19 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 11,6 km/h entspricht, und auf der Strecke Hannover-München 158 Stunden gegenüber 45 Stunden 1950, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von sogar 14 km/h entspricht. [3]

Es wird Aufgabe der Bundesbahn sein, die Transportdauer der besonders wettbewerbgefährdeten Güter so weit wie möglich zu verkürzen, um mit dem Kraftwagen konkurrieren zu können.

4. Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn zwecks Anpassung an den Wettbewerb.

a) Tarifmaßnahmen.

aa) Tariferhöhungen bzw. -ermäßigungen.

Die Deutsche Bundesbahn steht nicht nur im Wettbewerb mit anderen

---

1) Ewald Graßmann, Vom Wesen der modernen Rangiertechnik, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, S. 88.

2) Walter Rohde, Die Güterwagenumlaufermittlung vom Oktober 1950, Die Bundesbahn Nr. 8, Jahrg. 25, v. 20.4.51, S.238 (Tab.5).

3) Werner Pischl, Ausbau des deutschen und des internationalen Verkehrs der Deutschen Bundesbahn, Die Bundesbahn Nr.12, Jahrg.24, v. 20.6.50, S.293. (Auch in: Studienkonferenz-Schriften, Bd.3, 1950, S.79 ff., hier S. 86/87.)

Verkehrsträgern innerhalb der deutschen Landesgrenzen, sondern sie hat sich auch eines gewissen Wettbewerbes ausländischer Bahnen zu erwehren, nämlich dann, wenn es sich um die Durchfahrt bzw. Umgehung Deutschlands im internationalen Verkehr handelt. Z.B. kann der Güterverkehr zwischen der CSR. und der Schweiz sowohl über Deutschland als auch über Österreich gehen. Die Deutsche Bundesbahn hat daher eine Reihe von sog. "Durchfahrtstarifen" geschaffen, die den Zweck verfolgen, die Beförderung von Gütern mit der Bundesbahn derart zu verbilligen, daß ihr im Transitverkehr der Vorzug gegeben wird. Diese Art Tarife fallen nicht in das Gebiet der hier zu behandelnden Tarife, sollten jedoch als reine Wettbewerbsmaßnahmen par exemple erwähnt werden.

Wie dieses Beispiel zeigt, ist es an sich nicht schwierig, in Wettbewerbsfällen durch tarifliche Unterbietungen die gefährdeten Transporte zu halten bzw. zurückzugewinnen. Als untere Grenze der Tariffestsetzungen wird hierbei nicht immer der Selbstkostenspiegel fungieren können, da unter Umständen auch dieser noch zu hoch sein könnte, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

So einleuchtend es erscheint, mit Hilfe von Tarifunterbietungen (die ja letztlich dem Verbraucher zugute kommen) dem Konkurrenten entgegenzutreten, im Wettbewerb der Bundesbahn mit dem Kraftwagen - und dieser ist hier der gefährlichste Konkurrent - können sie nicht angewandt werden, da dieser nicht wie im obigen Beispiel die ausländischen Bahnen gewissermaßen im Frontalangriff auftritt, sondern seine Angriffe richten sich gegen die für die Bundesbahn lebenswichtigen Transporte hochwertiger Güterklassen (A und B, aber auch C, D und E). Da aber die Bundesbahn auf die Einnahmen aus diesen Klassen zwecks Kompensation der verbilligten Transporte der minderwertigen Güterklassen nicht verzichten kann, tritt hier der kuriose Fall ein, daß sie die Preise für die ihr noch verbleibenden Transporte der oberen Güterklassen entgegen dem klassischen Preisgesetz erhöht, um lebensfähig und damit wettbewerbsfähig zu bleiben. Dies ist ein typischer Fall negativer Preiselastizität.

Die allgemeine Tariferhöhung vom 15. Oktober 1951 brachte in den einzelnen Regelklassen folgende Erhöhungen:
A um 25 %, C um 21 %, E um 17 %,
B um 23 %, D um 19 %, F um 16 % und G um 15 %. [1)]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 31, Jahrg. 3 vom 10.8.1951, S.1.

Man beachte die progressive Erhöhung der oberen Tarifklassen!

Auch bei den übrigen Tarifen konnte eine Erhöhung der besonders einträglichen Frachtsätze nicht umgangen werden. Die Frachtsätze für Stückgut, dem im Wettbewerb eine besondere Bedeutung zukommt, erhöhten sich seit demselben Zeitpunkt bei einem Gewicht bis 500 kg um 30 %, bis 1 000 kg um 25 % und über 1 000 kg um 20 % [1]. Die Regel-, Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife wurden um durchschnittlich 15 % erhöht, während die Preise für Schüler-Monats-, -Wochen- und Tages-Fahrkarten um 50 % stiegen. Die Zeitkarten des Berufsverkehrs (Monatskarten, Teilmonatskarten, Arbeiterwochenkarten, Angestelltenmonatskarten und Kurzarbeiterwochenkarten) blieben von der Erhöhungswelle unberührt. [2] Auch hier wieder: besondere Belastung der für das Beförderungsangebot der Bundesbahn wichtigsten Nachfrageschichten, obwohl deren Gunst durch das starke Konkurrenzangebot besonders wettbewerbsgefährdet ist.

Diese, man möchte fast sagen, den klassischen Preisgesetzen gegenüber unlogisch erscheinende Tarifpolitik, die vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 5. Oktober 1951 und als 3. Anordnung (über den Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif) und 4. Anordnung (über den Eisenbahn-Gütertarif) verabschiedet wurde [3] und deren Grundlage die Tariferhöhungswünsche der Bundesbahn bildeten, entstand natürlich nicht am grünen Tisch, sondern hatte eine lehrreiche Vorgeschichte.

Auf Antrag der Bundesbahn wurde zum 1.1.1950 die sog. "kleine Tarifreform", Krisenzu- und -abschläge, eingeführt. Sie erhöhte bzw. ermäßigte die einzelnen Regeltarifklassen wie folgt:

Klasse A: - 19,3 %, Klasse D: + 3,6 %,
B: - 15,5 %, E: + 7,9 %,
C: - 6,1 %, F: + 12,1 % und
Klasse G: + 15,7 %. [4]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 40, Jahrg. 3 vom 12.10.1951, S.1.

2) dto.

3) dto.

4) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 31, Jahrg. 3 vom 10.8.1951, S.1.

Ab 500 km wurden die Zuschläge abgeschwächt. Von den Zuschlägen blieben ausgenommen: der Stückgutverkehr, die Ausnahmetarife für Kohlen nach dem Küstengebiet und für Düngemittel, die Seehafenausnahmetarife und der Durchfuhrtarif für Güter und Tiere (Dollartarif). Die Berechnung der Ab- und Zuschläge war bis zum 31.12.1950 befristet.[1] Sie sollten durch die Tariferhöhung vom 1.1.1951 abgelöst werden. Der erwartete Erfolg der "kleinen Tarifreform" blieb aus. Eine Enquete des Deutschen Industrie- und Handelstages hinsichtlich der Auswirkungen der Krisenzu- und -abschläge auf bzw. von den Frachten des Deutschen Eisenbahngütertarifes in der Wirtschaft ergab die einstimmige Bekundung, daß die Einführung derselben den Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen in keiner Weise zu beeinflussen vermochte. (Feststellungen der Rheinisch-Westfälischen Handelskammer)[2] Insgesamt kam der DIHT aufgrund seiner Umfrage zu der Feststellung, "daß die Tarifreform wenigstens bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Erhebung ihrem verkehrspolitischen Ziel, dem weiteren Vordringen des Kraftwagens Einhalt zu tun, im allgemeinen nicht näher kam. Dies ergibt sich schon daraus, daß in dieser Zeit das gesamte Produktionsvolumen nicht unwesentlich stärker zugenommen hat als der Güterversand der Bahn ... Soweit es sich um die Ermäßigung der oberen Tarifklassen handelt, war keine zu Buch schlagende Rückwanderung zur Schiene zu beobachten. Nur die Wettbewerbsmöglichkeiten des Kraftwagens wurden etwas eingedämmt. Umgekehrt hat die Erhöhung der unteren Tarifklassen den Einbruch des Kraftwagens in das bisherige Güteraufkommen der Bundesbahn in zum Teil überraschender Weise erweitert und beschleunigt."[3] Auch Vorträge von maßgeblichen Vertretern der Eisenbahn und der IHK des südwestdeutschen Raumes im Rahmen der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Universität München ließen erkennen, daß sowohl die Bundesbahn wie auch die Verkehrswirtschaft, namentlich die des süddeutschen Raumes, über die "kleine Tarifreform" enttäuscht waren.[4]

---

1) DIHT , Tarif und Standort, Heft 9 der Schriftenreihe des Deutschen Industrie- und Handelstages, Dez. 1950, S. 10.

2) Verkehrswirtschaft Nr. 30, Jahrg. 2 vom 4.8.1950, S. 2.

3) DIHT , Tarif und Standort, a.a.O., S. 53.

4) V rkehrs-Wirtschaft Nr. 27, Jahrg. 2, vom 14.7.1950, S. 1.

Die Mißerfolge, die besonders die Abschläge in den oberen Tarifklassen durch die "kleine Tarifreform" hatten, veranlaßten die Bundesbahn für die am 1.1.1951 fällige 2. Tarifreform zu einer generellen Erhöhung aller Tarifklassen um 17 %. Lediglich für die über 220 km hinausgehenden Entfernungen wurden die Zuschläge linear auf 8,5 % ermäßigt. Diese Erhöhung wurde auf die Tarifreform vom 1.1.1950 aufgestockt, die dadurch in vollem Umfange weiterwirkte. [1] Während die 1. Tariferhöhung noch eine Wettbewerbsmaßnahme gegenüber dem Kraftwagen darstellen sollte, verfolgte die 2. den Zweck, die Finanzlage der Bundesbahn zu verbessern u.zwar sollten dadurch Mehrausgaben der Bundesbahn von jährlich etwa 300 Mio DM [2] aufgefangen werden. Aber auch diese Tarifmaßnahme erwies sich als Fehlkonstruktion. Vergleiche der einzelnen Tarifklassen miteinander ergaben, daß sich die Spanne zwischen A und G von (1949) 100:34 auf nunmehr (1950/51) 100:50 zusammenzog. Dabei erfuhr nach Feststellungen des DIHT, der Index der Güterklasse G eine Preissteigerung auf 190 gegenüber einer Steigerung in der Klasse A auf 132 (Grundlage 1936) [3]. Die kumulative Wirkung einer Frachtkostensteigerung bei den Grundstoffen löste eine zusätzliche Belastung der verkehrsentfernteren Gebiete und im Verein mit der Zusammendrängung der Wertklassenstaffel eine weitere Ausdehnung der Wettbewerbsverschiebungen, insbesondere bei den peripheren Ländern aus. [3]

Die Erfahrungen, die man mit diesen beiden Tariferhöhungen machte, bildeten die Grundlage für die schon erwähnte 3.Tariferhöhung vom 15.10.1951. Die Forderungen der Bundesbahn nach Erhöhung der Einnahmen und die Interessen der verladenden Wirtschaft, insbesondere der Grundstoffindustrien, sollten in gleiche Weise Berücksichtigung finden wie die Belange der peripheren Wirtschaftsgebiete. Es wurde dies erreicht durch die Art der Staffelung der einzelnen Zuschläge, wobei die Spanne zwischen den Klassen A bis G wieder auf das Verhältnis von 100:45 [3] gedehnt wurde. [4]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 47, Jahrg. 2 vom 30.11.1950, S. 2.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 46, Jahrg. 2 vom 24.11.1950, S. 1.

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 31, Jahrg. 3 vom 10.8.1951, S. 1.

4) Über eine weitere Tariferhöhung wird auf den S. 62/63 berichtet.

bb) Kampftarife.

Ende der 1920er Jahre versuchte die damalige Deutsche Reichsbahn gegen die aufkommende, immer akuter werdende Konkurrenzgefahr durch den Kraftwagen sog. K-Tarife (Kampftarife) einzusetzen. Sie hatten die Aufgabe, besonders bedrohte Wirtschaftsgüter vor Abwanderung zum Kraftwagen zu schützen. Sie wurden im Herbst 1931 wieder aufgehoben.[1] Ihre Besonderheit lag in der Bedingung, daß der Empfänger von bahnbeförderten Rohstoffen den Transport seiner Fertigerzeugnisse auch wieder der Bahn überlassen mußte, um in den Genuß dieser stark verbilligten Tarife zu kommen.

Mittlerweile hat sich einerseits durch den technischen Fortschritt die vielseitige Verwendbarkeit des Kraftwagens stark erhöht, andererseits seine Transportkapazität so stark vergrößert, daß er zur Gefahr Nummer 1 für die Eisenbahn wurde. Durch diese Umstände wäre es notwendig, die überwiegende Mehrzahl aller Eisenbahntarife als "K-Tarife" auszubilden, wenn man von dieser Seite her der Konkurrenz des Kraftwagens begegnen wollte. Es ist also inzwischen so geworden, daß für die vom Wettbewerb bedrohte Lage der Eisenbahn mit ein paar Kampftarifen nichts getan ist. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß die Rolle der Kampftarife überholt ist. Eine größere Wirksamkeit kann ihnen durch bessere Anpassungsfähigkeit gegeben werden, wie im folgenden Abschnitt ausgeführt wird.

cc) Individuelle Sondertarife.

Da das Regeltarifsystem mit seiner horizontalen und vertikalen Staffelung für die vielfältigen Bedürfnisse einer differenzierten Volkswirtschaft zu starr ist, wurde versucht, mit Hilfe unzähliger Ausnahmetarife die Tarifierung elastischer zu gestalten, wobei diese dann geradezu zur Regel wurden. Trotzdem ergeben sich immer wieder besonders im Wettbewerb mit dem Kraftwagen Spannungen, die auf die Unfähigkeit der Bahn, sich einer Situation tarifarisch individuell anzupassen, zurückzuführen sind. Solche Fälle können geographisch bedingt sein, wenn die Konkurrenz der Eisenbahn durch den Kraftwagen etwa bei einem bestimmten Transportgut je nach der Lage gewisser Gebiete, Orte usw. verschieden stark ist. Allgemein gültige Kampftarife,

---

1) Adolf Weber, Handels- und Verkehrspolitik, 4.Bd. der „Volkswirtschaftslehre", München u. Leipzig 1933, II.Teil, S. 187.

die überall Geltung haben, können hier in einem Fall nahezu wirkungslos sein, im anderen wertvollstes Porzellan zertrümmern. Sondertarife, die nur für bestimmte geographische Gebiete Geltung besitzen, sind an sich nichts neues; so genießen beispielsweise die Städte Hamburg und Berlin besonders für sie geschaffene Vororttarife, die noch aus den Zeiten der Preußischen Staatsbahn stammen. [1] Neben der Ausnahmetarifierung aller wichtigen Güter müßte also noch eine Sonder-(Konkurrenz)-tarifierung für besonders wettbewerbsgefährdete Gebiete in größerem Ausmaß geschaffen werden, sofern dadurch eine fühlbare Rückgewinnung ertragreicher Transporte garantiert werden kann.

b) Ausbau des Behälterverkehrs.

aa) Kleinbehälter.

Im Wettbewerb mit dem Kraftwagen muß die Deutsche Bundesbahn alle Möglichkeiten nützen, die gewinnversprechend erscheinen. Dazu gehört die Pflege des Haus-Haus-Verkehrs, eine Form der Verkehrsbedienung, in der ihr der Kraftwagen weit voraus ist. Doch wird es sich für die Bundesbahn lohnen, hier größere Mittel zu investieren, da sie damit wertvolle Transporte zurückgewinnen kann. Wie schon beschrieben [2], nahm die Entwicklung des Behälterverkehrs, dem die Hauptaufgabe bei der Pflege des Haus-Haus-Verkehrs zufällt, seit Kriegsende einen erfreulichen Verlauf. Zunächst dienen dem Versand von Gütern Behälter in der Größe von 1, 2 und 3 cbm mit einer Tragkraft bis zu 1 000 kg [3]. Diese "Kleinbehälter" erleichtern schon den Lade- und Umladedienst der Eisenbahn wesentlich. Ihr Hauptvorteil liegt jedoch in der Ersparnis von Verpackungsmaterial, im Schutz gegen Diebstahl (Zigaretten!) und Bruch [4] und last not least natürlich in der direkten Beförderungsweise vom Absender zum Empfänger. Die anhaltende große Nachfrage nach Kleinbehältern läßt einen weiteren, großzügigen Ausbau des Kleinbehälterverkehrs geboten erscheinen und eine intensive Propagierung dieses Haus-Haus-Verkehrs wird einen spürbaren Transportgewinn für die Bundes-

---

1) Otto Fischl, Vororttarif oder individueller Sondertarif, Die Bundesbahn, Nr. 6, Jahrg. 24, v. 20.3.50, S. 122.

2) s.S. 12.

3) Rittershausen, Bundesbahn im Wettbewerb, Bad.Hersfeld 1949, S.94.

4) Helmut Heering, Die neuen Großbehälter der Deutschen Bundesbahn - ein Beitrag zur Modernisierung des Eisenbahnverkehrs, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 139.

bahn mit sich bringen, wird sie auf dem bislang fast vollständig vom Kraftwagen beherrschten Sektor wettbewerbsfähig machen.

Einen neuen Weg, wertvollen Boden im Konkurrenzkampf mit dem Kraftwagen zu gewinnen, beschritt die Deutsche Bundesbahn mit Hilfe der sog. "Collico-Transportkisten" [1]. Diese sind nicht unbedingt als Behälter anzusprechen, wenngleich sie deren Funktion mit erfüllen. Grob gesprochen, stellen sie Verpackungsmaterial dar, das dem Eisenbahnkunden für seinen Beförderungsbedarf zur Verfügung gestellt wird. Die Collico-Kisten sind Eigentum der Bundesbahn, werden aber von der Collico-Gesellschaft, die an allen größeren Plätzen der Bundesrepublik Agenturen besitzt und die Patentrechte der Kiste wahrt, vermietet. 4 verschiedene Größen der Kisten mit einem Zuladungsgewicht bis 300 kg bieten eine gute Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse der Mieter, bei Dauermietern (bis zu 1 Jahr) können sie sogar nach Wunsch angefertigt werden. Die Anzahl der schon erwähnten Vorteile des Kleinbehälters für Bahn und Wirtschaft wird durch die Collico-Kiste noch vermehrt. Die bei der Einzelvermietung festgelegte Miete von DM 2.50 - DM 3.-- (je nach Größe) gilt für einen Zeitraum von 20 Tagen. [2] Die Rückfracht leerer Kisten [3] erfolgt in zusammengeklapptem Zustand - spart daher wertvollen Laderaum ein - und für den Mieter kostenlos, da es sich um bahneigenes Gut handelt.

Da die Verwendung der Collico-Kisten bis auf wenige Ausnahmen (Orts- und Nahverkehr) vertraglich nur für den Eisenbahntransport vorgesehen ist, andererseits die mit ihr verbundenen Vorteile: weitgehende Sicherheit gegen Beschädigung des Inhalts durch Druck, Stoß, Wärme, Kälte, Feuer, Nässe, Diebstahl usw., sowie Stabilität, bequeme Handhabung und Billigkeit zu einem starken Gebrauch derselben anregen, ergeben sich für die Bundesbahn recht vielversprechende Aspekte hinsichtlich eines eigenen Haus-Haus-Verkehrs.

bb) Großbehälter.

Silberstreifen zeichneten sich am dunklen Horizont der Wettbewerbssituation durch die Einführung des Großbehälterverkehrs für die Deutsche Bundesbahn ab. Mit der Entwicklung des neuen 5 t Großbehälters

---

1) hierzu: H. Grimmer, Die Collico-Transportkiste, Die Bundesbahn Nr.9, Jahrg. 24 v. 5.5.50, S. 217 ff.

2) Der Preis für Dauermieter wird mit dem Mieter besonders vereinbart.

3) Nur bei Dauermieten; sonst erfolgt die Rückgabe an die nächste Collico-Agentur.

ist der Bundesbahn ein großer Wurf gelungen. Während bisher eine gefährliche Lücke zwischen dem Kleinbehälter bis zu einer Tragfähigkeit von 1 t und der kleinsten Wagenladungsgröße von 15 t bestand, in die sich der Kraftwagen nur allzu leicht einschieben konnte, können jetzt Volladungen bereits mit 5 t vorgenommen werden, bei Behälterkombinationen bis zu 3 Einheiten sogar solche von 10 und 15 t. Dazu kommen die Vorzüge des Behälters an sich, nämlich Haus-Haus-Bedienung und Verpakkungsmaterialersparnis bzw. leichte Be- und Entladung, sowie Sicherheit für die Ladung und leichtere Handhabung bei Umladungsarbeiten auf den Bahnhöfen. Für die Bahn selbst tritt noch ein weiterer bestechender Vorzug hinzu, der dem Eisenbahnkunden natürlich nicht weniger angenehm ist: die Beschleunigung des Umlaufs, bedingt durch die völlige Loslösung des Großbehälterverkehrs vom übrigen Wagenladungsverkehr. Damit ist die Bahn in die Lage versetzt, ernstlich mit dem Kraftwagen in Wettbewerb zu treten.

Die Behälter werden offen und geschlossen gestellt. Sie besitzen eine Ladefläche von 2 x 3 m und ein Fassungsvermögen von 8 cbm (offen) und 12 cbm (geschlossen) [1]. Der Übergang vom Straßenfahrzeug auf den Tragwagen und umgekehrt erfolgt mittels am Behälter angebrachter Rollen und am Straßenfahrzeug befestigter Schienen, die zum Auf- und Abladen beim Kunden auch geneigt werden können. Ferner kann der Behälter zum Entladen (von Schüttgut) auch auf dem Straßenfahrzeug gekippt werden. Dieses Straßenfahrzeug (Kfz.-Anhänger) wurde von der Industrie in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnzentralamt Göttingen entwickelt und ist in der Lage, die Beförderung der Großbehälter auf der Straße mit normaler Geschwindigkeit und alle Auf-, Über- und Kippentladevorgänge durchzuführen. Ein eigener Drehrahmen auf dem Fahrgestell des Anhängers gestattet ferner eine Drehung des Behälters um 90° nach allen Seiten. Die Bewegungen des Behälters werden von einer eigenen, elektrisch betriebenen Seilzuganlage ausgeführt.

Die Entwicklung des Großbehälterverkehrs, für den sich ganz besonders die Bauindustrie [2] interessiert, ist noch in vollem Fluß und es bedarf einer weitsichtigen Verkehrs- und einer klugen Investitionspoli-

---

1) Helmut Heering, Die neuen Großbehälter..., Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 140.

2) s.hierzu: Wilhelm Unverzagt, Verkehrsprobleme der Bauwirtschaft, Die Bundesbahn Nr. 16, Jahrg. 25 v. 20.8.51, S. 535 ff.

tik seitens der Bundesbahn, um mit Hilfe des Behälterverkehrs das zu erreichen, was erreicht werden kann, eine scharfe und erfolgreiche Gegenmaßnahme gegen den Wettbewerb des Kraftwagens. Dabei müssen die vielen Vorteile des Großbehälters voll zur Geltung gebracht werden und eine geschickte Werbung, mit der bereits in großzügiger Weise von der Bundesbahn begonnen wurde [1], muß das ihrige dazu beitragen, dem Behälterverkehr zu einem durchschlagenden Erfolg zu verhelfen. "Indem nicht der Wagen rangiert wird, sondern die Ladung selbst hin- und hergeschoben wird, erspart man das teuere Rangieren. Indem schon eine Drittel-Ladung eines Güterwagens eine voll und leicht zu handhabende Einheit ist, sind nicht mehr nur volle Wagenladungen dem Lkw. der Straße kostenmäßig überlegen, sondern auch Drittel-Ladungen, nämlich Behälter. Damit verstärkt die Eisenbahn ihre Leistungsfähigkeit in einem Bereiche, wo sie heute schwach ist, wo sie oft ungerechtfertigt der Konkurrenz das Feld überläßt, und hebt sie zur selben Höhe, wie in dem Bereiche, wo ihre Überlegenheit von heute frappant ist. Sie bietet der verladenden Wirtschaft nicht nur die Beibehaltung niedriger Tarife, Wegfall des Umladens, sondern große Beschleunigung, indem solche Behälterzüge in einer Nacht etwa von Hamburg bis Köln oder von Dortmund bis München durchfahren. Die heute zum Bahnhof gerollten Behälter werden in der Nacht bis zum fernen Empfangsbahnhof befördert und morgen vormittag dem Empfänger zugerollt, unberührt im verschlossenen Stahlbehälter, gleich ob es sich um Zigaretten oder um Kohlen, um Düngemittel, zerbrechliche Dachziegel oder Markenartikel handelt." [2] Diesen wohl etwas optimistisch anmutenden prognostischen Worten von Rittershausen ist im Prinzip nichts hinzuzufügen, sie zeigen deutlich die eminente Bedeutung, die dem Behälterverkehr, besonders dem mit Großbehältern, im Wettbewerb zukommt.

cc) Straßenroller.

Eine logische Ergänzung zum Haus-Haus-Verkehr mit Behältern stellt der Haus-Haus-Verkehr ganzer Ladungen im Güterwagen dar. Fehlt das Anschlußgleis beim Absender oder Empfänger - ein Vorhandensein wäre natürlich die idealste Lösung in einem solchen Direkt-Verkehr -, dann

---

1) s. Verkehrs-Wirtschaft Nr. 28, Jahrg. 2, v. 21.7.1950, S. 2 und Verkehrs-Wirtschaft Nr. 34, Jahrg. 2, v. 1.9.50, S. 2.

2) Heinrich Rittershausen, Bundesbahn im Wettbewerb, a.a.O., S. 95 f.

muß der Güterwagen auf der Straße zum Be- bzw. Entladeplatz gebracht werden. Das kann aber nicht wie beim Behälterverkehr mit normalen Straßenfahrzeugen (Kleinbehälter) oder mit Spezialanhängern allein (Großbehälter) durchgeführt werden, sondern hierzu sind neben Spezialschwerlastrollern Spezialzugmaschinen und evt. (bei längerem Stand des Güterwagens beim Eisenbahnkunden) Abstellvorrichtungen notwendig. Diese Schwerlastroller - nach ihrem Konstrukteur auch "Cullemeyer-Roller" genannt - werden in verschiedenen Größen gestellt und können durch Kombinationen miteinander selbst schwerste Waggons (in Sonderfällen sogar Lokomotiven) befördern.

Wenn der Straßenroller in der Haus-Haus-Bedienung auch nicht die Bedeutung des Behälters erlangt, so darf seine Wirkung im Wettbewerb doch nicht durch Vernachlässigung geschmälert werden. Auch hier ist eine Weiterentwicklung, da mit Gewinn für die Bahn verbunden, durchaus angebracht.

Eine andere, völlig unbestrittene Rolle spielt der Cullemeyer-Roller im Transport schwerer und schwerster Lasten auf der Straße. Schwerlasttransporte, über die von Zeit zu Zeit in der Presse berichtet wird, stellen im gewöhnlichen Straßenverkehr Ausnahmen dar. Ihre Abmessungen und die Abmessungen der Transportfahrzeuge überschreiten die durch Gesetz festgelegten Maße, ihre Gewichte beanspruchen Straßen, Brücken mehr als üblich und die Durchführung der Transporte stört den normalen Straßenverkehr. [1] Da solche Transporte schwere Transportfahrzeuge voraussetzen, die sich in Privathand wegen der relativen Seltenheit dieser Aufträge kaum rentieren, wird meist auf die Bundesbahn zurückgegriffen, die mit ihren Cullemeyer-Rollern und schweren Zugmaschinen über für diesen Zweck geeignete Fahrzeuge verfügt. Zu den beförderten Gütern gehören in erster Linie Schiffe, Transformatoren, Turbinen, Pressen, Walzen- und andere schwere Gußteile, die auf der Schiene wegen ihrer Ausmaße nicht gefahren werden können. Die Zahl der durchgeführten Transporte dieser Art, darunter mit Ladungen bis zu 130 t, beläuft sich auf durchschnittlich 100 Fahrten jährlich. [2]

---

1) Wolfgang Bode, Beförderung von schweren und schwersten Lasten auf der Straße, Die Bundesbahn Nr. 23/24, Jahrg. 25, v. 5./20.12.51, S. 867.

2) Zeitschrift Verkehrs-Wirtschaft Nr. 49, Jahrg. 2 vom 15.12.1950, S.2.

Es wird Aufgabe der Bundesbahn sein, den Vorsprung, den sie auf dem Gebiet des Schwerlasttransportes besitzt, zu halten und wenn möglich, weiter auszubauen, da diese Schwerlasttransporte infolge der Hochwertigkeit des beförderten Gutes ganz besonders ertragreich sind.

c) Bundesbahneigener Straßenverkehr zur Ergänzung des Schienenverkehrs

Die Lage des Bundesbahnstraßenverkehrs wurde schon an früherer Stelle[1] kurz dargelegt. Es muß aber noch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß dies eine Maßnahme der Deutschen Bundesbahn ist, um den durch den Kraftverkehr entstandenen Verlust an Beförderungsaufträgen nicht kampflos hinzunehmen. Wenn die Bundesbahn sich mehr und mehr auf Kraftwagenbetrieb umstellt unter Hintansetzung des Schienenverkehrs, tut sie dies nicht, weil der Schienenverkehr an sich unrentabel wäre, sondern weil sie nicht auf die Einnahmen aus der Beförderung von Gütern der oberen Tarifklassen und von Personen auf ertragreichen Haupt- und Nebenlinien verzichten kann, die sie zur Kompensation der verbilligten Tarife im Güter- und Personenverkehr braucht.

Die Benutzung des Kraftwagens durch die Bundesbahn (außer im Ortsverkehr) bedeutet eine reine Kampfmaßnahme gegen den gewerblichen Kraftverkehr sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Der Umfang des im Dienste der Bahn stehenden Kraftwagenverkehrs hängt nicht von der Größe der durch den gewerblichen Kraftverkehr entstandenen Verluste ab, sondern von den damit erzielbaren Gewinnen. Wenn der gewerbliche Kraftverkehr in den betreffenden Einbruchsgebieten die Tarife der Bahn u n t e r b i e t e t, muß sie mit den Kraftwagentarifen ebenfalls unter ihren eigenen Eisenbahntarifen bleiben. Damit ist ihr i n j e d e m F a l l e die Möglichkeit genommen, die finanziellen Verluste, die ihr durch das Vordringen des gewerblichen Kraftverkehrs entstanden sind, wieder v ö l l i g auszugleichen. Einen teilweisen Ausgleich dieser Verluste herbeizuführen durch Kraftverkehr in eigener Regie, hängt also von vorsichtigen Gesamtdispositionen der Bahn ab, die entscheiden, wann und wo der Einsatz des Kraftwagens auch wirklich lohnt.

---

1) s.S. 12 f.

d) Rationalisierung des Betriebes.

aa) Technische Verbesserungen.

α) Modernisierung des Wagen- und Lokomotivparkes.

Der Vorwurf, der der Bundesbahn von vielen Seiten gemacht wird, sie sei unmodern, ist mit gewissen Einschränkungen durchaus gerechtfertigt. Noch 1950 betrug das Durchschnittsalter (!) einzelner Lokomotivgattungen bis zu 35 Jahre [1], wobei Lokomotiven aus der Zeit vor und um die Jahrhundertwende gar nicht so selten waren, und das Durchschnittsalter der Personenwagen 40 [2] und der Güterwagen 36 Jahre. Diese Tatsache und die Existenzbedrohung durch den Wettbewerb zwingen die Deutsche Bundesbahn zu einer gründlichen Modernisierung ihres Betriebes und ihres Fahrzeugparks. Wenn auch infolge Kapitalmangel Rationalisierung und Modernisierung nur schrittweise vor sich gehen kann, so muß sie nichtsdestoweniger sorgfältig und weitschauend durchgeführt werden. Der Schienenverkehr ist keineswegs unmodern geworden, ihm kommt vielmehr auch in der Zukunft noch größte wirtschaftliche Bedeutung zu, nur müssen Fahrzeuge und Schienen auf einen hohen Grad wirtschaftlicher und technischer Leistungsfähigkeit gebracht werden.

Die Deutsche Bundesbahn hat diese zwingende Notwendigkeit klar erkannt und tut alles in ihrer Macht Stehende, um ihre Leistungsfähigkeit und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dabei kommt es in erster Linie auf Erhöhung der Verkehrsleistungen bei gleichzeitiger Senkung der Betriebsausgaben an. Diesem Ziel dient das 1949/50 begonnene neue Typenbauprogramm für Dampflok [3], mit dem eine wirtschaftlichere Bespannung von Zügen erreicht werden soll. Darüber hinaus unternimmt die Bundesbahn laufend Versuche, die Wirtschaftlichkeit einzelner Lokbaureihen durch bessere Ausnutzung der Kohlenenergie und Verlängerung der Lebensdauer zu steigern. [4] Ferner wird die Möglichkeit erprobt, Dampfzüge durch Fernsteuerung der Lokomotive von einem Führerstand aus im Wende-

---

1) Friedrich Flemming, Fortentwicklung der Dampflokomotive bei der Deutschen Bundesbahn seit 1945, Die Bundesbahn Nr.12, Jahrg. 25 v. 20.6.51, S. 354.

2) Walter Helberg, Bericht über die Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn, Die Bundesbahn Nr. 24, Jahrg. 24, v. 20.12.50, S. 692.

3) Friedrich Flemming, Fortentwicklung der Dampflokomotive..., a.a.O., S. 356.

4) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 23, Jahrg.3 vom 15.6.1951, S. 2 und Bundesbahn Nr. 12, Jahrg. 25 vom 20.6.1951, : "Fortentwicklung der Dampflokomotive....", a.a.O., S. 361 ff.

betrieb fahren zu lassen, ohne daß ein Umspannen bei Wendung der Fahrtrichtung notwendig ist, was eine erhebliche Zeitersparnis im Zugverkehr bedeutet. [1] Verlaufen diese Versuche erfolgreich, dann werden die Neuerungen dem allgemeinen Verkehr nutzbar gemacht. Damit wäre der Bahnbetrieb um eine wesentliche technische Verbesserung reicher.

Im Personenwagenbau versucht man durch bessere Raumaufteilung die Platzzahl und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, durch Leichtbau den betrieblichen Aufwand zu verringern und durch neuartige Drehgestelle die Fahrstabilität zu vergrößern bei gleichzeitiger Verminderung der Fahrgeräusche und -stöße. Durch besondere Anordnung der Türen kann das Ein- und Aussteigen erheblich beschleunigt werden. Das ergibt einmal Wagen für den Personenzugverkehr von 26,4 m Länge mit 82 Sitzplätzen für Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h bei einem Gewicht von 3 0 t [2]. Auch das Gewicht der neuen D-Zugwagen konnte auf 27 bis 30 t vermindert werden. [3] Etwas grundlegend Neues stellen Doppelstockwagen dar, die versuchsweise in Dienst gestellt wurden. 3 dieser Wagen sind jeweils zu einem Zug zusammengefaßt. Ein Zug, dessen Wagen die Normallänge von 22,4 m besitzen, hat insges. 334 Sitzplätze neben einem im Obergeschoß des 3. Wagens untergebrachten Speiseabteil. [4] Das Gesamtgewicht der 3 Wagen liegt zwischen 90 und 100 t. Ein die gleiche Platzzahl aufweisender D-Zug normaler Bauart würde ein Gewicht von 2 00 bis 210 Tonnen haben. Für ein D-Zugpaar Hamburg-München, bestehend aus 2 dreiteiligen Doppelstockzügen, würde sich eine jährliche Kohlenersparnis von etwa 1800 t ergeben. [5] In Zukunft werden grundsätzlich nur noch vierachsige

---

1) Bundesbahn Nr. 9, Jahrg. 25 vom 5.5.1951, Mitteilungen über Verkehr und Betrieb, S. 283 f.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 10, Jahrg. 3 v. 9.3.51, S.1; s. hierzu auch: Günther Wiens, Der Wagenbau, von der Werkstatt aus gesehen, Jahrb. d.Eisenbahnwesens 1951, S. 14o.

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 44, Jahrg. 2 v. 1o.11.1950, S. 2 und Adolf Mielich, Planungen und Möglichkeiten im Eisenbahnpersonenwagenbau, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 122.

4) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 35, Jahrg. 2 v. 8.9.1950, S. 1.

5) Adolf Mielich, Planungen und Möglichkeiten..., a.a.O., S. 123.

Reisezugwagen beschafft.

Der nächste Schritt nach der Beschaffung moderner Wagen und Lokomotiven ist die Zusammenstellung leistungsfähiger, aber auch werbewirksamer Züge. Dem im Mai 1951 wieder erschienenen berühmten "Rhein-Gold-Expreß", der sich seit je im In- und Ausland größter Beliebtheit erfreute [1], folgten weitere ähnliche repräsentative Züge, denen (nach amerikanischem Muster) klingende Namen verliehen wurden und die der Bundesbahn sicher wertvolles Reisepublikum gewinnen helfen. [2]

Die Entwicklung im Güterwagenbau stand im Zeichen der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit für alte und neue Wagen [3] und der Konstruktion rahmenloser Kastenwagen mit dem Ziel, Material und Gewicht einzusparen. Die Hohlträgerbauweise, wie sie im Kriege bereits für Kesselwagen entwickelt wurde, wird nunmehr auch für offene Güterwagen und Behältertragwagen angewandt.

β) Modernisierung der Betriebsanlagen.

Die Devise der Deutschen Bundesbahn für die Anpassung ihrer Wirtschafts- und Betriebslage an die Wettbewerbssituation lautet: noch moderner, noch schneller, noch anpassungsfähiger, noch zuverlässiger, aber auch: noch weniger Aufwand. Deshalb wird die Bundesbahn versuchen, müssen, auch ihre Betriebsanlagen nach diesen Gesichtspunkten umzugestalten bzw. zu verbessern.

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 18, Jahrg. 3 vom 9.5.1951, S. 1.

2) s. auch S. 58.

3) Das wurde erreicht durch ein neues 2-achsiges Laufwerk, das die "kritische Geschwindigkeit" (bei der Übereinstimmung der durch die Fahrgeschwindigkeit entstehenden Schwingungszahl mit der Eigenschwingungszahl des Wagens besteht, welche starke Querbewegungen im Wagenlauf erzeugt) von 65 bis 75 km/h in den ungefährlicheren Bereich von 35 km/h verlegt. Im Bereich jenseits der "kritischen Geschwindigkeit", dem "überkritischen", nimmt die Laufruhe mit zunehmender Geschwindigkeit wieder zu. Dadurch ist es möglich, die Güterwagen mit Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h gefahrlos zu fahren, was für die Zukunft eine Erhöhung der Güterzuggeschwindigkeiten bedeutet.

Verkehrs-Wirtschaft Nr. 8, Jahrg. 3, vom 23.2.1951, S.1.

Durch die Einführung des G l e i s b i l d s t e l l w e r k e s wird verschiedenes erreicht: ein einziges Gleisbildstellwerk verrichtet die Aufgaben von 1 Befehlsstelle, 3 elektrischen Stellwerken und 3 Handweichenstellerposten. Es erspart damit an Personal etwa 24 Personen. Eine besondere Beschleunigung in der Verkehrsabwicklung wird erreicht durch automatische Blockung, Fernmeldung und Freigabe der befahrenen Strecken. [1] Eine augenblickliche Kontrollmöglichkeit aller freien und besetzten Strecken für den Fahrdienstleiter durch eine übersichtliche graphische Darstellung ("Gleisbild") steigert die Betriebssicherheit erheblich. [2] Solche Stellwerke wurden bereits u.a. in Köln, Düsseldorf, Landshut und München in Betrieb gestellt. [3] Ihre gute Bewährung befürwortet eine weitgehende Umstellung alter Stellwerke auf dieses neue System.

Sehr zur Beschleunigung des Zugverkehrs trägt die Methode der " f l i e g e n d e n Ü b e r h o l u n g " bei. Durch entsprechende Anordnung der Signal- und Blockeinrichtung ist es möglich, neben dem (rechten) Fahrgeleise auch das (linke) Gegenverkehrsgleis für die gleiche Richtung freizugeben. Damit kann z.B. ein vor einem schnellen Zuge langsam fahrender Zug überholt werden, ohne daß der langsame Zug auf einem Bahnhof warten muß, bis ihn der andere überholt hat. Auch blockiert ein auf der Strecke aus irgendeinem Grunde liegengebliebener Zug nicht mehr die Strecke bis zu seinem Abtransport. [4]

Eine weitere Maßnahme zur Beschleunigung, Erhöhung der Sicherheit und gegebenenfalls zur Aufwandeinsparung ist der B e t r i e b s z u g - f u n k. Die Zugmeldung erfolgt durch Wechselsprecheinrichtung zwischen Zugführer und Zugleiter auf drahtlosem Wege. Auch im Rangierdienst wurde diese Einrichtung bereits mit Erfolg erprobt. Bei einem weiteren Ausbau des Betriebszugfunkes zu einem größeren Netz wird es dann auch möglich sein, Fernsprechverbindungen für Fahrgäste mit dem öffentlichen Fernsprechnetz während der Fahrt herzustellen. [5]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 38, Jahrg. 3 vom 28.9.1951, S. 2.

2) s.hierzu: Das Neue Universum, Bd. 68, Stuttgart 1951, S.94 ff und Albert Dobmeier, Stand und Entwicklung im Signal- und Fernmeldewesen der Deutschen Bundesbahn, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 81 ff.

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 38, Jahrg. 3 vom 28.9.1951, S. 2.

4) V rkehrs-Wirtschaft Nr. 20, Jahrg. 3 vom 25.5.1951, S. 2.

5) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 46, Jahrg. 2 vom 24.11.1950, S. 1.

Die logische Weiterentwicklung im Schienenbau führt zwangsläufig zur Verringerung oder Vermeidung der Schienenstöße durch Verwendung von L a n g s c h i e n e n oder gar l ü c k e n l o s e r S c h i e n e n . Die Schienenlänge wurde seit Bestehen der Eisenbahn von 4 m auf 30 m und zuletzt auf 60 m gesteigert. Dadurch konnten Schienenstöße und Fahrgeräusche schon wesentlich vermindert werden. Die neueste Entwicklung brachte das endlose, geschweißte und damit lückenlose Gleis. Die bekannten Ausdehnungserscheinungen der Schienen bei großen Wärmeunterschieden werden durch die hierbei verwendeten Stahlbetonschwellen, das Material der Schienen und die Bettung abgefangen. [1)]

γ) Mechanisierter Gleisbau.

Die im Gleisbau vorherrschende manuelle Arbeitsweise ist mühsam, unwirtschaftlich und zeitraubend. Maschineller Ersatz war bislang infolge der besonderen Eigenart des Gleisbaues technisch und wirtschaftlich nicht in erforderlichem Maße möglich. Erst die seit Februar 1951 in Dienst stehende Bettungsreinigungsmaschine schweizer Herkunft und die Gleisstopfmaschinen, ebenfalls schweizer Konstruktion, erfüllen die Bedingungen, die der Gleisbau verlangt, in hohem Maße und bringen darüber hinaus weitere Vorteile mit sich. In Zusammenhang mit anderen entsprechend leistungsfähigen Maschinen (zur Gleisverlegung, Einebnung und Verdichtung der Bettung, Verschraubung der Geleise) können Ersparnisse an Zeit von rd. 70 % und an Kosten von etwa 30 % erzielt werden. Pro Tag können mit diesen Maschinen bis zu 1 000 m Gleis verlegt werden. [2)] Die beachtlichen Erfolge der Bettungsreinigungs- und -stopfmaschinen veranlaßten die Bundesbahn zu weiteren Beschaffungen [3)], um den Gleisbau in Zukunft in größerem Maße mechanisch zu betreiben.

δ) Elektrifizierung.

- Stimmen zur Elektrifizierung -

Wohl eines der größten Projekte, die die Deutsche Bundesbahn zwecks

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr.41, Jahrg.2 vom 20.10.1950, S. 2 und Verkehrswirtschaft Nr. 45, Jahrgang 2 vom 17.11.1950, S. 2.

2) Friedrich Kuhn, Der mechanisierte Gleisumbau, Die Bundesbahn Nr. 13/14 Jahrg.25 v. 5./20.7.51, S.413 ff, Verkehrs-Wirtschaft Nr. 9, Jahrg.3 v. 2.3.51, S. 1 und Verkehrs-Wirtschaft Nr. 23, Jahrg.3 v. 15.6.51, S. 1.

3) s. Die Bundesbahn Nr. 1, Jahrg.26 v. 5.1.52, Jahresrückblick 1951, S. 13.

Modernisierung und Leistungssteigerung ihres Betriebes ins Auge gefaßt hat, stellt das Elektrifizierungsprogramm für wichtige Bundesbahnstrecken dar. Da gegen dieses Vorhaben verschiedene Einwände gemacht werden, müssen wir uns mit dieser Materie etwas eingehender befassen. Das an späterer Stelle [1] zu behandelnde Gutachten des amerikanischen Ingenieurbüros Coverdale & Colpitts lehnt einen weiteren Ausbau der Elektrifizierung von Bundesbahnstrecken als unrentabel und für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bundesbahn nicht tragbar ab bzw. will es auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wissen. Die beiden anderen Gutachter Homberger & Cottier stimmen ihr wohl prinzipiell zu, meinen aber, daß die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg-Halle seinerzeit nur geringe Überschüsse abwarf, und mahnen daher zur Vorsicht bei neuen Elektrifizierungsvorhaben. [2]

Die günstigen Erfahrungen auf den elektrisch betriebenen Strecken in Süddeutschland haben die Deutsche Bundesbahn veranlaßt, ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm aufzustellen, das im Laufe von mehreren Jahren die Verbindung des süddeutschen Netzes mit dem Ruhrgebiet und die Elektrifizierung des Ruhrgebietes selbst bringen soll. [3] Zahlreiche Experten, prominente Persönlichkeiten und eine eigens hierfür gegründete Studiengesellschaft haben versucht, die Notwendigkeit, die Rentabilität und die Gegebenheit der Voraussetzungen für ein solches Projekt klarzustellen und zu beweisen. Adolf Gerteis setzte auseinander, welche Vorteile die Elektrifizierung mit sich bringe. Sie würde bei den hohen Anlagekosten - i. D. 300000 DM/ Strecken-km ohne Fahrzeuge - grundsätzlich nur dann wirtschaftlich vertretbar sein, wenn sie Strecken mit sehr starkem Verkehr oder Strecken mit mittlerem Verkehr, aber großen Steigungen oder Strecken in kohlenfernen Gebieten betrifft. Der große betriebliche Nutzen bestehe u.a. in einer Verkürzung der Reisezeiten und einer Leistungssteigerung der Bahnhöfe und Strecken bis zu 20 %. Wirtschaftliche Vorteile bestünden in der Ersparnis an Energie- und Personalkosten, bester Ausnutzung des Fahrzeugparks und dem Wegfall eines dritten und vierten Gleises bei z.Zt. noch überbelasteten Strecken. Das Ruhrgebiet und Verbindungs-

---

1) s.S. 58 ff.

2) Adolf Gerteis, Gedanken zur Lage der Deutschen Bundesbahn, Die Bundesbahn Nr. 20, Jahrg. 24 v. 20.10.50, S. 552.

3) Privatinformation von Herrn Egon Siller (Verkehrsbrief v. 15.8.1950).

strecken nach Süddeutschland kämen für eine Elektrifizierung besonders in Frage. Im einen Fall ist es der dichte Verkehr (bei 19 % Streckenlänge werden fast 50 % aller Güterwagen im Ruhrgebiet gestellt und fast 60 % des gesamten Güteraufkommens versandt), im anderen sind es die langen Läufe, die dieses Projekt begünstigen. Die Fahrzeiten im Reise- und Güterverkehr würden beträchtlich verkürzt, bei Reisezügen um etwa 20 %, im Nahschnellverkehr und bei Durchgangsgüterzügen sogar um 30 bis 40 %. Dabei würden 1 000 Dampflok durch 500 bis 650 E-Lok ersetzt werden können. Der Rationlisierungsgewinn würde mit etwa 90 Mio DM veranschlagt werden können. [1)]

Hans Vierfuß, Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für die Elektrifizierung des Rhein-Ruhr-Eisenbahnverkehrs, gab einen ausführlichen Bericht, der die Notwendigkeit und Berechtigung der Rhein-Ruhr-Elektrifizierung beweisen soll. Die Höhe der Reisegeschwindigkeit sei ein wesentliches Kriterium für die Aussichten der Bahn im Wettbewerb mit dem Kraftwagen. An Hand von Beispielen ausländischer Bahnen zeigt er die Rückgewinnung von Fahrgästen durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die damit verbundenen Möglichkeit zur Verdichtung des Verkehrs auf den Strecken. Das sei im großen Umfange durch elektrischen Betrieb möglich. [2)] Infolge der besseren Ausnutzung des Heizwertes der Kohle in modernen Wärmekraftwerken werden bei elektrischem Zugbetrieb etwa 2/3 bis 3/4 des Lokomotivkohlenverbrauches eingespart und die Kosten für Wartung, Erhaltung und Erneuerung der Lok vermindern sich bei elektrischem Zugbetrieb um etwa 50 bis 60 %. [3)] Eine Verbundwirtschaft zwischen allen hydraulischen und thermischen Kraftwerken würde die rationellste Lösung für die Deckung des Energiebedarfes aller europäischen Länder bedeuten. [4)] Die Berechtigung der Rhein-Ruhr-Elektrifizierung ergibt sich aus der Tatsache, daß eine Fernbahnstrecke als elektrifizierungsreif gilt, wenn die mittlere Streckenbelastung im Jahr den Wert von 200 000 KW/h/km erreicht. Sie erscheint im

---

1) Adolf Gerteis, Gedanken zur Lage der Deutschen Bundesbahn, Die Bundesbahn Nr. 20, Jahrg.24 v. 20.10.50, S. 552 ff. und Verkehrs-Wirtschaft Nr. 38, Jahrg.2 v. 29.9.1950, S.1.

2) Hans Vierfuß, Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, ein europäisches Problem; Schriftenreihe der wirtschaftlichen Gesellschaft für Westfalen und Lippe e.V., Münster, 1950, S. 16 ff.

3) dto. S. 21 ff.

4) dto. S. 23 ff.

im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet mit einem Wert von etwa 900 000 KW/h/km pro Jahr und Spitzenwerten bis zu 1,6 Mio KW/h/km mehr als gegeben.[1] Von den Gesamtkosten der Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke würden rd. 80 % auf mittelbare und unmittelbare Löhne entfallen; aber auch die Wirtschaft würde gut profitieren können, wenn sich die Gesamtkosten wie folgt verteilen:[2]

Eigenleistungen der Deutschen Bundesbahn und Leistungen anderer Industrien im Auftrag der Bundesbahn	46 %
Leistungen der Elektrofirmen	38 %
Leistungen anderer Industrien als Unter-Lieferer der Elektrofirmen	16 %
	100 %

- Das Elektrifizierungsvorhaben der Bundesbahn -

In den Jahren 1949 bis 1954 elektrifizierte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 235 Kilometer. Es waren dies die Strecken[3]:

Stuttgart - Kienbach	1,8	Streckenkm.	(1949)
Stgt. - Waiblingen	8,6	"	(1949)
Nbg. - Regensburg	95,9	"	(1950)
Lichtenfels - Coburg	20,4	"	(1950)
Stgt. - Bietigheim	23,4	"	(1950)
Bietigheim - Mühlacker	23,2	"	(1951)
Basel - Weil - Lörrach	9,4	"	(1952)
Feucht - Altdorf	11,7	"	(1952)
Weil - Efringen	8,3	"	(1952)
Mühlacker - Bruchsal	32,9	"	(1954)

1) Hans Vierfuß, Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, ein europäisches Problem: Schriftenreihe der wirtschaftlichen Gesellschaft für Westfalen und Lippe e.V., Münster, 1950, S. 39 ff.

2) dto. S. 42 f.

3) Wilhelm Klüsche, Die elektrische Zugförderung der Deutschen Bundesbahn - Stand und Aussichten - Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, a.a.O., S. 78 und derselbe, Die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Bundesbahn nach dem Zweiten Weltkrieg, Die Bundesbahn Nr. 9/10, Jahrg. 28, v. Mai 1954, S. 368 (Tab. 3).

Dabei ist die Elektrifizierung der Strecke Stuttgart - Bietigheim der erste Schritt der geplanten elektrischen Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Süddeutschland. Die Elektrifizierungspläne der Bundesbahn sind schon auf sehr weite Sicht hin entworfen. Die Karte in Abbildung 2 zeigt die Strecken, die hierfür in Frage kommen. Als Nahziel ist vorerst die Elektrifizierung der Strecken Fürth - Würzburg Aschaffenburg, Vaihingen - Heidelberg - Mannheim und Hamm - Duisburg - Köln - Remagen mit den beiden Linien im Ruhrgebiet über Dortmund - Wanne - Oberhausen - Duisburg und Dortmund - Bochum - Essen - Duisburg vorgesehen. Für diese Strecken sind etwa 370 Mio DM (einschließlich Kraftwerksanteil) aufzubringen; weiter müssen rd. 120 E-Lok und rd. 60 Triebwagen beschafft werden, während rd. 300 Dampflok eingespart werden können. Die Stromversorgung der Strecken wird auf verschiedene Weise bewerkstelligt: Die Strecke Stuttgart - Mannheim wird ihre Energie z.T. aus dem bereits vorhandenen Einphasennetz, z.T. aus einer neu zu errichtenden Einphasen-Drehstrommaschine [1] entnehmen, die Strecke Fürth - Aschaffenburg einem Gemeinschaftskraftwerk für Landes- und Bahnstromversorgung. [2]

Die Finanzierung dieses Planes war auf Länderebene gedacht. Die von Nordrhein-Westfalen für Elektrifizierung ursprünglich vorgesehenen 126 Mio DM[3] konnten nach einer Mitteilung des damaligen Finanzministers Weitz nicht aufgebracht werden[4]. Hingegen hat das Land Bayern, das hinsichtlich der elektrischen Verbindung mit dem Norden dem bisher vorauseilenden Land Württemberg den Rang ablaufen möchte, mit der Bundesbahn ein Finanzierungsabkommen getroffen, das 117.7 Mio DM für den Strecken-

---

1) Da an die Fahrmotoren der E-Lok hinsichtlich Anfahrbeschleunigung und Überlastbarkeit besondere Ansprüche gestellt werden, andererseits die technische Konstellation der Eisenbahn nur eine zweipolige Stromzuführung gestattet, wurde im 16 2/3 Hertz-Einphasenwechselstrom die diesen Bedingungen günstigste Lösung gefunden. Die Landesstromversorgung mit 50 Hz Drehstrom (Dreiphasenwechselstrom) war bislang für die Bahn ungeeignet und wurde erstmals in Deutschland auf den Schwarzwaldstrecken nach französischem Vorbild eingeführt, nachdem der Drehstrom in Einphasenwechselstrom umgewandelt worden war. Das 16 2/3 Hz-System konnte jedoch nicht übertroffen werden. Die Stromspannung beträgt in Mitteleuropa meist 15 kV.

2) Wilhelm Klüsche, Die elektrische Zugförderung der Deutschen Bundesbahn - Stand und Aussichten - Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, S. 85.

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 46, Jahrg. 2 vom 24.11.1950, S.1.

4) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 50/51, Jahrg. 2 vom 29.12.1950, S. 2.

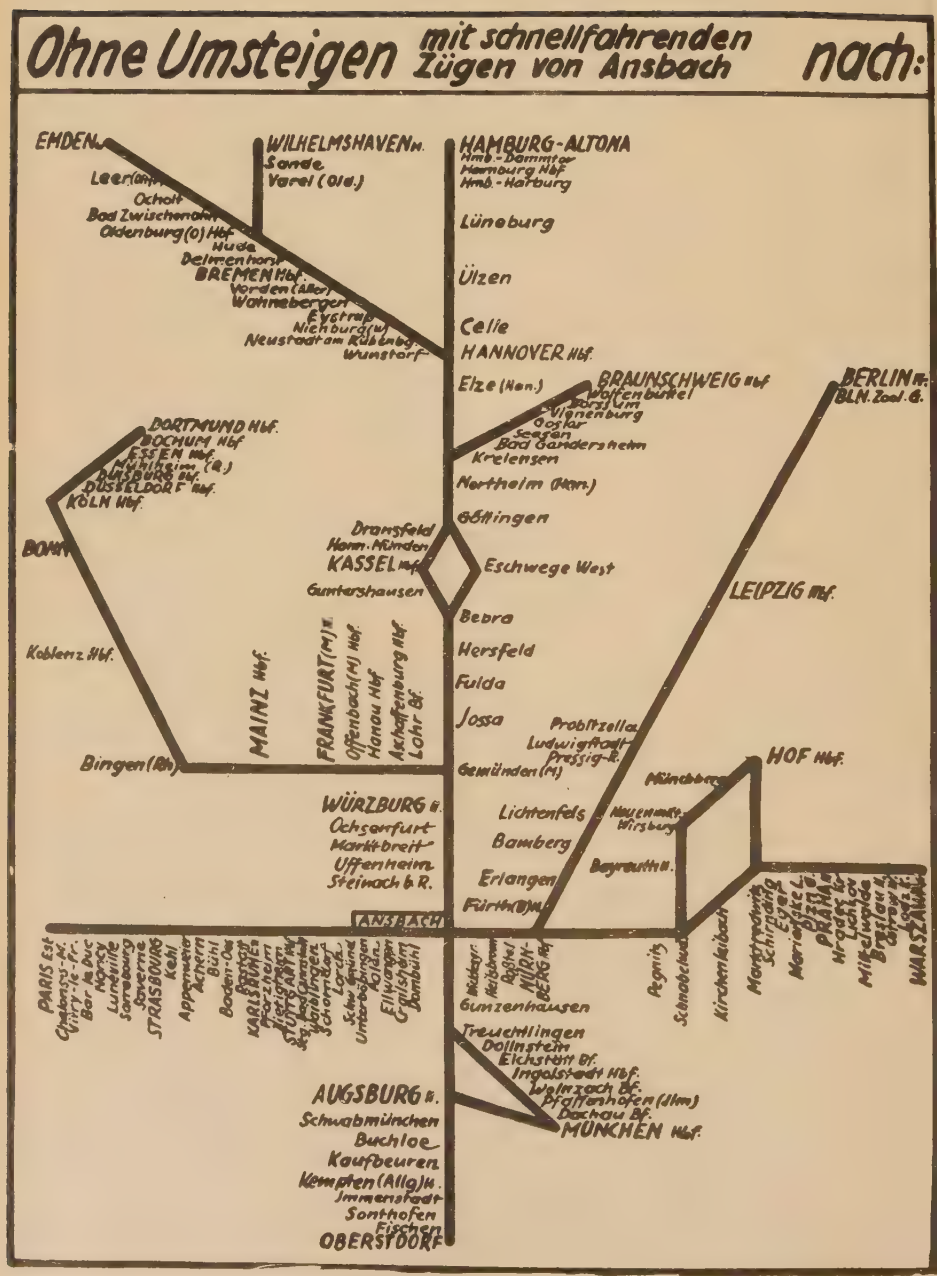


Abb. 1 (aus: "Bundesbahn" Nr.16 Jhrg.25, S. 549)

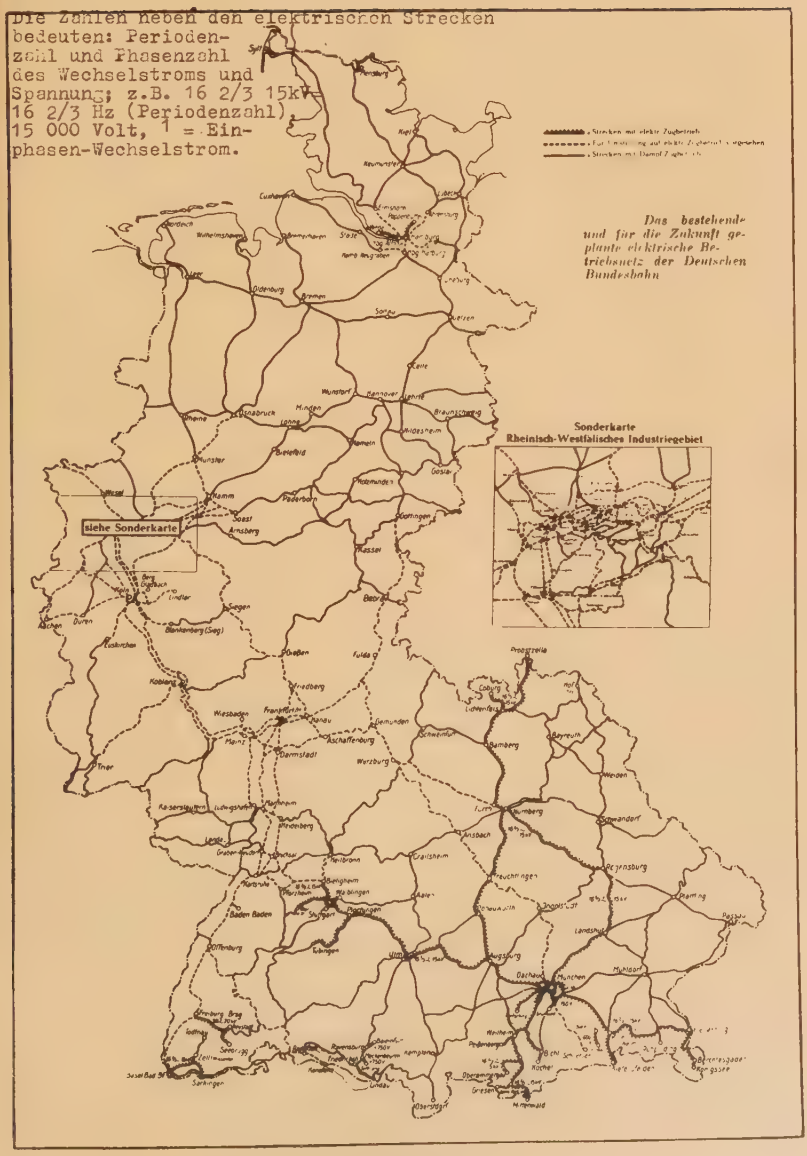


Abb. 2 (aus: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, Art.: "Die elektrische Zugförderung...", a.a.O.,S.84, Abb.11)

bau und 16,4 Mio DM für den Wiederaufbau von Bahnhöfen vorsieht [1], was für die Elektrifizierung des Abschnittes Fürth-Aschaffenburg ausreichen dürfte.

Die Elektrifizierung des Ruhrgebietes und seiner Verbindungslinien mit Süddeutschland hat eine Bedeutung, die weit über die Interessen der Bundesbahn hinausgeht, die vielmehr die gesamte Volkswirtschaft in höchstem Maße angeht. Es ist daher notwendig, daß sich höchste staatliche Stellen um die Realisierung dieses Projektes bemühen und die Bundesbahn weitgehendst unterstützen durch Bereitstellen der erforderlichen Mittel. [2]

ε) Motorisierung,

Die Frage, ob zur Bedienung des Personenverkehrs entweder relativ wenige Züge und dafür lange Zugeinheiten oder relativ viele, dafür kurze Einheiten eingesetzt werden sollen, wurde durch die Entwicklung im Verkehr, nicht zuletzt durch den zunehmenden Wettbewerb, in steigendem Maße zugunsten der letzteren Möglichkeit entschieden. Damit wurde die Bundesbahn vor eine Reihe von Problemen gestellt: mit dem Einsatz von Dampfzügen konnte sie diesen Anforderungen dann nicht mehr Rechnung tragen, wenn diese Kurzzüge schnell sein mußten, wenn sie kurze Strecken mit häufigem Wendebetrieb fahren mußten, wenn die Zugfolge sehr dicht war oder wenn diese Züge lange Läufe hatten. Die Dampflokomotive ist für einen schnellen Kurzzug nicht wirtschaftlich genug, sie muß an jedem Endbahnhof umrangiert werden (wobei die Lok mit Schlepptender rückwärts nicht so schnell fahren kann wie vorwärts), muß unterwegs Wasser fassen, muß entschlackt werden usw., sie hat eine geringe Anfahrbeschleunigung und sie kann keine längeren Strecken ohne Aufenthalt durchfahren. Diesen Anforderungen würde in idealer Weise der elektr.Zugbetrieb entsprechen. Da aber hierzu die Anlagekosten recht hoch sind, muß der Ersatz des Dampfes durch elektrische Energie reiflich erwogen werden. Oft würde aber von einer ganzen Strecke nur ein Teil zum Umbau lohnen, sodaß ein gemischter Betrieb nötig wäre.

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 49, Jahrg. 3 vom 14.12.1951, S.1; s.a. Nordbayerische Zeitung Nr. 194 vom 5.12.1951, Nürnberg/Fürth, Artikel "130 Mio DM bleiben im Lande" S. 5.

2) Weitere Elektrifizierungsmaßnahmen und -vorhaben, s.S. 63.

In all den oben angeführten Fällen kann der Dieselmotor [1] im Eisenbahnfahrzeug Abhilfe schaffen. Sein Anwendungsgebiet ist sehr vielseitig und reicht von der schwersten Streckenlokomotive bis zur kleinen Rangierlok, vom Ferntriebwagen mit über 300 Sitzplätzen bis zum Schienenbus mit 48. In ihrem Streben nach Modernisierung, Rationalisierung, Beschleunigung, Verbilligung, Verbesserung ihres Betriebes wird also die Bundesbahn nicht an der Motorisierung vorbeigehen können.

Der Dieselbetrieb hat auch seine Nachteile. Die hohen Kosten für Dieselkraftstoff [2] in Deutschland setzen der Verwendung des Dieselmotors Grenzen, die etwa bei Leistungen von 2 000 PS liegen. Darüber hinaus können auch die bessere Energieverwertung und die übrigen Vorteile des Dieselmotors die höheren Treibstoff- und Kapitalkosten nicht mehr aufwiegen. Weitere Nachteile sind die höhere Schadanfälligkeit, teuerere und (besonders in Krisenzeiten) schwierigere Ersatzteilbeschaffung und vor allem die Importnotwendigkeit (mit all den damit zusammenhängenden Schwierigkeiten) der Kraftstoffe.

Wie sehr aber der Dieselmotor in kleineren Zugeinheiten dem Dampfbetrieb überlegen ist, demonstriert Abb. 3 [3]. Dieser auf theoretischen Untersuchungen basierende Vergleich enthält folgende Gegenüberstellungen:

a) ein Dampfzug, bestehend aus Lok 38.17 und 4 Eilzugwagen ein 800 PS Triebwagenzug mit 4 Einheiten bei fast gleicher Platzzahl.

b) ein Dampfzug, bestehend aus einer Personenzugtenderlok 35,15, 3 vierachsigen Eilzugwagen und 1 Triebwagenzug, bestehend aus 3 Einheiten.

c) ein Dampfzug, bestehend aus 1 Tenderlok 23.15, 2 zweiachsigen Personenwagen und 1 Schienenomnibus.

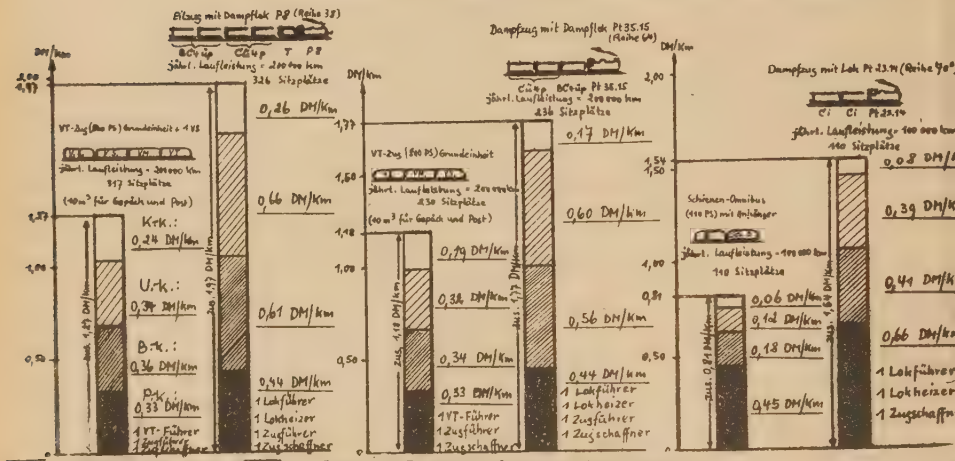
---

1) Andere Verbrennungsmaschinen, wie Ottomotor und Gasturbine können wegen ihrer für deutsche Verhältnisse absoluten Unwirtschaftlichkeit im Schienenverkehr bei dieser Betrachtung ausscheiden.

2) Mitteilungen der Presse, wonach die Bundesbahn verbilligte Kraftstoffe beziehe, treffen in keiner Weise zu. Die Deutsche Bundesbahn hat weder früher noch heute verbilligten Kraftstoff für ihre Schienenfahrzeuge, stationäre Motore oder Straßenfahrzeuge erhalten. Sie muß vielmehr für diese Kraftstoffe den selben Preis bezahlen, den alle übrigen Kraftwagenbesitzer zu leisten haben. (Pressemitteilung in Bundesbahn Nr. 2, Jahrg.24 vom 20.1.1950, S.56) Demnach finanziert die Bundesbahn mit der Bezahlung der im Kraftstoffpreis enthaltenen Steuern auch den Straßenverkehr.

3) s.S. 52.

Abbildung 3: Darstellung der jährlichen Betriebskosten in DM/km, bestehend aus Kapitaldienst, Unterhaltung und Betriebspflege, Betriebsstoff- und Personalkosten (ohne Oberbaukosten). [1]



(VT = Verbrennungstriebwagen, VM = Mittelwagen, VS = Steuerwagen, Sch.O. = Schienen-Omnibus, A = Anhänger; P = Personenzuglok, Pt = Personenzugtenderlok, T = Tender, BC = Personenwagen m. II. und III. Klasse, C = Personenwagen mit III. Klasse.)

Die Überlegenheit der Dieselfahrzeuge ist dabei umso bemerkenswerter, als sie zusätzlich noch Raum für Post und Gepäck bieten.

Diese theoretischen Untersuchungen wurden noch durch praktische Versuche im Raum Köln/Rhein erhärtet, wobei gegenüber dem Dampfzug zum Vergleich ein altes zweiteiliges Triebwagenmodell mit 360 PS herangezogen wurde. Es ergab sich, daß die reinen Zugförderungskosten des Triebwagens je Zugkm (bei einem allerdings geringerem Platzangebot) bei etwa 40 bis 50 % eines Dampfeil- oder Personenzugkm lagen. Dabei konnte der Triebwagen Zeitersparnisse von 20 bis 22 % gegenüber dem Dampfeilzug und rd. 40 % gegenüber dem Dampfpersonenzug erzielen. [2]

---

1) G.A. Gabler, Brennkraft-Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn in der Vergangenheit und Zukunft, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 132, Abb. 3 - 5.

2) dto., S. 132.

Die Vorteile, die die Motorisierung auf Haupt- und Nebenstrecken, im Nah- und Fernverkehr, im Personen- und (leichten) Güterschnellverkehr, im Rangier- und Schiebedienst mit sich bringt, werden von der Bundesbahn voll erkannt und sie läßt nichts fehlen, um durch eingehende Versuche einen Großeinsatz von Diesellok und Dieseltriebwagen vorzubereiten, dessen Durchführung allerdings wie so vieles von der Finanzierungsfrage abhängig ist. Ob aber der Weg zur Motorisierung des Eisenbahnbetriebes mit dem im Versuch befindlichen Schienen- Straßen-Omnibus der Bundesbahn, der die Reisenden auf der Schiene in Zielnähe, auf der Straße ans Fahrtziel selbst heranbringen soll [1], der richtige sein wird, muß trotz aller Fortschrittlichkeit dieser Idee bezweifelt werden.

bb) Betriebstechnische Verbesserungen.

α) Beschleunigung der Züge.

Welche Rolle die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel im Wettbewerb spielt, ist bekannt. Den gefährlichsten Konkurrenten hat die Eisenbahn im Kraftwagen. Sie muß daher bestrebt sein, die Fahrzeiten im Personen- und Güterverkehr denen des Kraftwagens anzupassen. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten, die darauf hinausgehen, entweder die Geschwindigkeit zu erhöhen oder die Zahl und vor allen Dingen die Dauer der Aufenthalte zu vermindern oder beides zusammen. Vor allen Dingen muß die Bundesbahn trotz aller Schwierigkeiten den Ausbau eines Schnellverkehrsnetzes vorantreiben, damit die Grundlage für eine Erhöhung der Geschwindigkeit gegeben ist. Mit dem Voranschreiten des Elektrifizierungs- und Motorisierungsprogramms wird eine Fahrzeitverkürzung besonders im Nahverkehr möglich sein durch schnellere Anfahrbeschleunigung und höhere Endgeschwindigkeiten, die elektrische und Dieseltriebfahrzeuge ermöglichen. Die für die Beschleunigung des Fernverkehrs notwendige Auflassung von weniger wichtigen D-Zughaltestellen muß ihren Ausgleich durch schnelle, zuschlagfreie Zubringezüge finden, die den Anschluß der kleineren Orte an die Hauptknotenpunkte in kürzester Zeit sichern (Städteschnellverkehr). Die neue Signaltechnik, bessere Ein- und Ausstiegmöglichkeiten der neuen Personenwagen, neuartige Be- und Entladungstechnik im Güterverkehr und weniger Lokwechsel (elektrischer und Dieselbetrieb!)

---

1) s. Verkehrs-Wirtschaft Nr. 25, 3.Jahrg. vom 29.6.1951, S.2 und Verkehrs-Wirtschaft Nr. 5, 4.Jahrg. vom 8.2.1952, S.1.

verkürzen die Aufenthaltszeiten in Bahnhöfen.

Die Beschleunigung der Züge ist für die Bundesbahn im Wettbewerb so wichtig, daß sie alle Möglichkeiten, die ihr zur Verfügung stehen und deren Anwendung wirtschaftlich und betrieblich zu vertreten ist, ausschöpft, um dieses Ziel zu erreichen. Die Beschleunigungsmaßnahmen dürfen aber nicht nur einzelnen Zugarten zugute kommen, sondern sie müssen auf breitester Basis durchgeführt werden, sollen sie den erwarteten Erfolg haben.

β) Erhöhung des Reisekomforts.

Erhöhter Komfort in den Reisezugwagen wird zweifellos auf die Fahrgäste anziehend wirken, gleichgültig, ob sie die Eisenbahn als Beförderungsmittel für lange oder kurze Strecken wählen. Selbstverständlich müssen dem gut zahlenden Fernreisenden mehr Annehmlichkeiten geboten werden. So würden viele Reisezugwagen gepolstert und die 3.Klasse abgeschafft. Darüberhinaus werden künftig die Sitze der 1. Klasse in weiten Grenzen verstellbar angeordnet, sowie ausziehbar zur Umwandlung in bequeme Ruhebetten. [1] Doppelscheiben und über jedem Platz eine Leselampe und mit Edelholzfurnieren verkleidete Wände und Decken sollen dem Reisenden einen behaglichen Raum während der Fahrt schaffen. [2]

In zahlreichen Zügen werden Schreibabteile geführt, eine Einrichtung, die sich bewährte. Dem Benutzer eines Schreibabteils stehen Einrichtungen wie Schreibmaschine, Schreibwerkzeug usw. zur Verfügung, sowie (auf Wunsch) eine der verschärften Schweigepflicht unterworfene Sekretärin, die in den meisten Fällen englische und französische Sprachkenntnisse besitzt und die vor allem flott und sauber maschinenschreiben und stenographieren kann. Die starke Benutzung, auch durch Ausländer, zeugt von einer großen Beliebtheit dieser Einrichtung. Die Reisezeiten werden von vielen Reisenden heute schon in die Arbeitspläne eingearbeitet und oft erscheinen sie mit dicken Aktenbündeln, die Arbeit für mehrere Stunden enthalten.

Der Hauptzweck der Schreibabteile in D-Zügen und Triebwagen, die Rückführung des hochwertigen Geschäftsverkehrs auf die Schiene, kann als weitgehend erreicht bezeichnet werden und damit ist auch die Frage

---

1) Adolf Mielich, Planungen und Möglichkeiten..., Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 121.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 4, 4.Jahrg. vom 1.2.52, S. 1.

der Wirtschaftlichkeit dieser Schreibabteile entschieden. [1)]

Die Bundesbahn bereitet weiterhin Musikanlagen in einzelnen Wagen vor, die sicher auf großes Interesse beim Reisepublikum stoßen werden, besonders in geschlossenen Gesellschaftszügen; auch an Filmvorführungswagen in laufenden Zügen ist gedacht. [2)]

Zweifellos werden alle diese Maßnahmen zur Steigerung des Reisekomforts, die schließlich für sich selbst werben, auch den gewünschten Erfolg haben und verlorenes Reisepublikum wieder zurückgewinnen helfen, denn bisher suchte der Durchschnittsreisende vergebens nach ein wenig Behaglichkeit. Höflichkeit und Freundlichkeit seitens der Bahnbeamten sollten dem Reisenden darüber hinaus die Gewißheit geben, daß auch in Uniformen nette Menschen stecken können.

γ) Verbesserung der Verkehrsbedienung im Güterverkehr.

Die seit 1948 immer bedrohlichere Formen annehmende Abwanderung der Transportgüter von der Eisenbahn auf andere Verkehrsmittel veranlaßte die Bundesbahn auch im Güterverkehr zu einer Reihe von besonderen Maßnahmen, die die Benutzung der Bahn erleichtern sollen. Alle diese Maßnahmen mußten mit Rücksicht auf die schwierige Finanzlage und auf die Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung durchgeführt werden. Es wurde danach gestrebt, die Geschwindigkeiten der Güterzüge zu erhöhen, die Zahl der Abfuhrmöglichkeiten zu vergrößern und den Güterwagenumlauf zu beschleunigen. Die Verbesserungen wurden im einzelnen erreicht durch:

1) Einlegen von Regel-Schnellgüterzügen mit 85 km/h Höchstgeschwindigkeit für wettbewerbsgefährdetes Gut.

2) Einlegen von Bedarfs-Schnellgüterzügen für leichtverderbliche Einfuhrgüter aus Übersee.

3) Herabsetzen des Fahrzeitzuschlages bei allen Güterzügen von 10 % auf 5 % auf allen Strecken.

4) Erhöhung der Höchstgeschwindigkeiten der Eilgüterzüge von 60 bis auf 75 km/h.

5) Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit der Durchgangszüge von 55 auf 60 km/h.

---

1) Bundesbahn Nr. 8, 24.Jahrg. vom 20.4.1950, S. 185 u. Bundesbahn Nr.4 25. Jahrg. vom 20.2.1951, S. 125 f.

2) H.Lehmann. Der Gesellschaftswagen, in Die Bundesbahn Nr. 21, Jahrg. 24 v. 5.11.50, S. 594.

6) Neuaufbau und Ausbau des Eilgüterzugnetzes.

7) Vermehrter Einsatz leichter Güterzüge (Stückgutschnellverkehr).

8) Wiedereinlegen der Nachtverbindungen zwischen größeren Orten.

9) Verbesserung der internationelen Zugverbindungen.

1o) Verbesserung des Nahverkehrs.

11) Herabsetzung von Zahl und Zeit der Unterwegsaufenthalte der Güterzüge.

12) Kürzung der Übergangszeiten der Wagen in den Umstellbahnhöfen.

13) Kürzung der Zeiten für die wagentechnischen Unterwegs- und Eingangsuntersuchungen der Güterzüge.

14) Einsatz von LKW im Schienenersatzverkehr.

Als letztes, wenn auch unwirtschaftliches Mittel zur Umlaufbeschleunigung wurde die Verlängerung des Rangierdienstes und die verstärkte Güterzugabfuhr an Sonntagen angewendet.[1)]

δ) Ausbau des Sonderzugprogramms.

Der Sonderzugverkehr unterliegt nicht dem Betriebszwang, auch die Tarifpflicht kann nur bedingt bindend sein. Damit ist der Bundesbahn ein Mittel in die Hand gegeben, mit dem sie innerhalb ihrer natürlichen Begrenzungen in echten Wettbewerb mit dem Kraftwagen treten kann. Der Sonderzugverkehr tritt ergänzend zum Linienverkehr, bringt also eine bessere Ausnutzung des Betriebskapitals bei gleichzeitiger Steigerung der Einnahmen. Die großen Erfolge, die die Bundesbahn mit Sonderzügen erzielte, berechtigen zu einem großzügigen Ausbau des Sonderzugprogramms Gleichzeitig ist damit eine besonders wirksame Werbung für die Eisenbahn verbunden, denn durch die Vielfalt des Sonderzugprogramms für verschiedene Zwecke (Sportzüge, Pilgerzüge, Schülerzüge, "Reichsstädtezug", "Modenschau auf Rädern", Weinzüge, Tanzzüge, Gesellschaftszüge, um nur einige zu nennen) werden praktisch alle Bevölkerungskreise auf die Bahn aufmerksam und deren Benutzung schmackhaft gemacht.

---

1) Bundesbahn Nr. 1, 24.Jahrg. vom 5.1.195o, Jahresrückblick 1949, S. 5, Nr. 1, 25. Jahrg. vom 5.1.1951, Jahresrückblick 1950, S. 10 und Nr. 1, 26. Jahrg. vom 5.1.52, Jahresrückblick 1951, S. 11.

ε) Stillegung unrentabler Strecken.

Im Jahre 1949 führte die Bundesbahn eine Enquete durch über die Stillegung unrentabler Eisenbahnstrecken bzw. deren Ersatz durch Kraftfahrzeuglinien [1], deren Ergebnisse jedoch kein einheitliches Bild ergaben, weil die einzelnen Eisenbahndirektionen nach verschiedenen Gesichtspunkten vorgingen. Um die Deutsche Bundesbahn von Belastungen durch den Betrieb zuschußbedürftiger Strecken zu befreien, müssen genaue Untersuchungen angestellt werden, die dann die Grundlage zur Beantragung von Streckenstillegungen bilden. Insgesamt lassen sich etwa folgende Punkte für eine Klassifizierung heranziehen:

1) Vollständige Stillegung der Strecken, die absolut unrentabel sind und deren einigermaßen betriebssichere Wiederherstellung nicht zu verantworten ist; hier müssen Schienenersatzverkehre im gesamten Umfange des bisherigen Betriebes aufgezogen werden.

2) Strecken, die an sich unrentabel sind, die aber ohne nennenswerte Neuinvestitionen vorläufig weiter befahren werden können; inwieweit hier ein Schienenersatzverkehr einzurichten ist, bleibt eine Ermessensfrage.

3) Strecken, die im jetzigen baulichen Zustand mit lokalen Güterzügen mit geringen Geschwindigkeiten befahren werden können und notfalls auch noch mit einem oder zwei Zugpaaren im Berufsverkehr, während für den normalen Personenverkehr, der höhere Geschwindigkeiten erfordert, Schienenersatzverkehre einzurichten sind.

4) Nebenstrecken, die zwar rentabel sind, die aber dringend einer Erneuerung bedürfen; hier ist die Frage zu entscheiden, ob sich die Investitionskosten verantworten lassen oder ob es nicht besser ist, von einer Wiederherstellung abzusehen und Schienenersatzverkehre einzurichten.

Es ist jedenfalls nicht zu verantworten, wenn die Bundesbahn solche besonders wettbewerbsgefährdeten Strecken, die dazu noch hohe Zuschüsse erfordern, weiterhin betreiben soll.

---

1) u.d. folg.: Privatinformation von Herrn Egon Siller (Verkehrsbrief vom 26.6.1950).

e) Intensivierte Verkehrswerbung.

Über die Bedeutung, die der Werbung in einer Verkehrswirtschaft zukommt, braucht wohl nichts weiter gesagt zu werden. Die Bundesbahn greift seit August 1949 [1] in steigendem Maße auf diese Methode zur Umsatzsteigerung zurück. In einem mit großer Erbitterung ausgefochtenen Wettbewerb, in dem es um die nackte Existenz geht, trägt die Werbung oft viel dazu bei, ob sich ein Produkt durchsetzen kann oder nicht. Diese Erkenntnis war für die Bundesbahn Grund genug, die Werbung zu intensivieren. Durch geschickte psychologische Werbung konnte das Interesse weiter Kreise im In- und Ausland auf die Bundesbahn gelenkt werden. Über die Werbung hinaus, die mit augenfällig ästhetischer Gestaltung der Anlagen und Fahrzeuge verbunden ist, wurden planvolle Werbefeldzüge durch Presse, Rundfunk, Fernsehen und Film gestartet. Eine eigenen Verkehrswerbestelle in Frankfurt/Main sorgt für ständige Unterhaltung und Erweiterung der Werbung.

Inhalt der Werbung der Deutschen Bundesbahn ist, das Augenmerk auf die Bundesbahn und auf besondere Vorzüge oder Neuerungen zu richten. Wie groß das Echo einer geschickten Werbung sein kann, bewies das Werbepreisausschreiben "Sucht Namen für Züge". Bei Abschluß des Ausschreibens am 15.1.1952 waren 80 000 Einsendungen eingegangen [2], darunter zahlreiche aus dem Ausland, wobei England am stärksten vertreten war. Neben den USA, Irland und Portugal war auch die Schweiz stark vertreten [3]. Damit zeigt sich aber auch, welche Beachtung die Bundesbahn im In- und Ausland findet. Dennoch - oder gerade deshalb - muß die Bundesbahn ihre Werbung noch weiter intensivieren, besonders wenn es sich um die Propagierung betrieblicher oder technischer Neuerungen handelt. (z.B. Behälterverkehr)

f) Das Coverdale & Colpitts-Gutachten.

Es muß an dieser Stelle etwas eingehender auf das Gutachten der Firma Coverdale & Colpitts, Consulting Engineers in New York, über die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn, das auf Veranlassung der

---

1) Bundesbahn, Nr. 7, Jahrg. 24 vom 5.4.1950, S. 153; s.a. Bundesbahn Nr. 17, Jahrg. 23 vom 5.9.1949, S. 341.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 3, 4.Jahrg. vom 25.1.52, S. 1.

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 50, 3.Jahrg. vom 21.12.1951, S.2.

ECA-Mission im Auftrag der Bundesregierung erstattet wurde, eingegangen werden. Von wesentlicher Bedeutung in diesem Gutachten waren die Vorschläge zur Rationalisierung des Bundesbahnbetriebes, von deren Realisierung die Zuteilung von ECA-Mitteln aus dem Gegenwertfonds abhängig gemacht werden sollte. Der Bericht enthielt 91 Anregungen, von denen 59 sofort und 32 nach Zuteilung der ERP-Mittel verwirklicht werden sollten. [1] Es würde zu weit führen, alle diese Punkte aufzuführen, doch wollen wir versuchen, einen kurzen Überblick über den Inhalt der wichtigsten Punkte zu vermitteln. [2]

An personellen Maßnahmen wurde vorgeschlagen, die Entlassungssperre aufzuheben und 50 000 Bedienstete, später weitere 30 000 zu entlassen. Für Flüchtlinge und Vertriebene sollte die Bundesbahn weder Ruhegehälter noch Sozialleistungen zahlen. Die Zahl der Ämter, Eisenbahndirektionen und Ausbesserungswerke sollte durch Zusammenlegen vermindert werden.

Die technischen Vorschläge empfehlen die Verminderung des Lokomotiv- und Wagenparks. Außerdem sollten statt Holz- und Stahlschwellen nur noch Stahlbetonschwellen im Gleisbau Verwendung finden; die Schottermenge im Oberbau sollte um 10 % vermindert werden; 1 500 Schrankenpaare an Kreuzungen sollten durch Warntafeln ersetzt werden; die Achszahl der Güterzüge sollte erhöht werden; Personenzüge mit geringer Auslastung sollten gestrichen und Nebenbahnen mit geringer Streckenbelastung grundsätzlich stillgelegt werden; weiter wurde empfohlen, selbst die Planungsarbeiten an den Elektrifizierungsvorhaben für die nächsten Jahre einzustellen, da die Elektrifizierung in Deutschland nicht zweckmäßig sei. [3]

Als tarifliche Maßnahmen wurden eine 50%ige Erhöhung der Tarife für den Berufsverkehr und der sog. "Kellertarife" (Tarife, die unter den Selbstkosten liegen) im Güterverkehr angeregt. Ferner sollte der Eilgutverkehr abgeschafft und die Zahl der Fahrkartengattungen eingeschränkt werden.

Die Hauptverwaltung der Bundesbahn befaßte sich eingehend mit diesem

---

1) Privatinformation von Herrn Egon Siller (Verkehrs-Brief vom 17.7.1950).

2) dto. (s.a. Verkehrs-Wirtschaft Nr. 28, 2.Jahrg. vom 21.7.1950, S. 1)

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 33, 2. Jahrg. vom 25.8.1950, S. 1.

250 Seiten starken Gutachten. Dabei ergab sich, daß ein Teil dieser Vorschläge im Zuge der Rationalisierungsbestrebungen der Bundesbahn bereits im Begriff der Realisierung stand, andere geplant sind und ein weiterer Teil für deutsche Verhältnisse undurchführbar ist. Um die Empfehlungen von C. & C., so gut es ging, verwirklichen zu können, wurde dieses Gutachten von der HVB. in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Transport-Sub-Committee der Alliierten Hohen Kommission revidiert und die wesentlichsten 7 Punkte in ein Programm zusammengefaßt, das Bundesverkehrsminister Seebohm im November 1950 unterzeichnete. Die Punkte lauteten im einzelnen [1]:

1) Erhöhung der Tarife für den Berufsverkehr um 50 %,
2) Erhöhung der unter den Betriebskosten liegenden Gütertarife mindestens soweit, daß die Betriebskosten gedeckt werden,
3) Verringerung des Personalstandes um max. 20000 im Jahre 1951, wenn folgende Voraussetzungen vorliegen bzw. geschaffen werden:
   a. im allg. kein Ersatz des natürlichen Abgangs,
   b. Herabsetzung der Altersgrenze,
   c. Übernahme von 4 200 Mann Bahnpolizei durch den Bund,
   d. Fortschritte in der Beseitigung von Kriegsschäden,
   e. keine wesentliche Verkehrszunahme.
4) Die Pensionslasten, die durch die Flüchtlinge und durch die Vertriebenen entstehen, müssen vom Bund statt von der Eisenbahn getragen werden,
5) Befreiung der Bahn von eisenbahnfremden finanziellen Lasten:
   a. die jährliche Abgabe an den Bund muß mit den Überschüssen der Bahn in Einklang stehen,
   b. die jährliche Abgabe an die Bank deutscher Länder muß aufgehoben werden.
6) Die Leitung der Eisenbahn muß in ihren laufenden Geschäften von regierungsseitigen und politischen Eingriffen frei sein; sie darf lediglich den politischen Direktiven der Regierung oder des Bundesverkehrsministers unterworfen sein,
7) die Koordinierung von Straßen-, Wasser- und Eisenbahnverkehr muß vordringlich durchgeführt werden, indem für jede Verkehrsart gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden.

g) Die neueste Entwicklung.

Die Gegenwart stellt an den Chronisten verkehrspolitischer Ereignisse

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 44, 2.Jahrg. vom 10.11.1950, S. 2.

hohe Anforderungen; gewiß gibt es in vielen Bereichen der Wirtschaft Momente, die immer wieder neue Impulse in den Ablauf des Geschehens bringen, aber der Verkehrsmarkt in seiner heutigen, unausgeglichenen Form ist besonders geeignet, ein Beispiel rasch wechselnder Erscheinungsformen zu bilden. Noch während der Niederschrift des Manuskriptes tauchten neue Ereignisse auf, die wichtig genug sein dürften, einer nachträglichen Erwähnung gewürdigt zu werden.

Die Finanzlage der Bahn hat sich weiter verschlechtert. Betrug der Gesamtverlust 1954 von 1,3 Mia DM [1], so erhöhte er sich 1956 auf 1972,0 Mio DM [2]. Interessant ist hierbei die Entwicklung der nunmehr schon selbstverständlich gewordenen jährlichen Verluste. Das Jahr 1952 schloß mit einem Verlust von 140,6 Mio DM, das Jahr 1953 mit 486,7 Mio DM und das Jahr 1954 mit 503,4 Mio DM. Durch Verkehrssteigerung infolge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges sank 1955 der Jahresverlust auf 201,5 Mio DM [3]. Das Jahr 1956 schließlich brachte wieder 515,3 Mio DM Verlust [4] und das Jahr 1957 wird etwa 700 Mio DM Verlust erwarten lassen. [5] Diese Verluste mußten natürlich irgendwie ausgeglichen werden. Eine unmittelbare finanzielle Hilfe des Bundes stellte die Gewährung von Darlehen aus dem Bundeshaushalt und die Belassung der Beförderungssteuer von 1952 bis 1956 im Gesamtbetrag von 3070 Mio DM dar. Außerdem wurden der Bundesbahn aus ERP-Mitteln bis 1956 Darlehen von insgesamt 410 Mio DM für Rationalisierungszwecke zur Verfügung gestellt und über 1 Mia Rationalisierungskredite für Zwecke der Elektrifizierung seitens verschiedener Länder [6].

Anfangs 1957 hat die Bundesregierung neue bedeutsame Hilfsmaßnahmen für die Deutsche Bundesbahn beschlossen. Die bis 1956 aufgelaufenen Verluste übernimmt der Bund und betrachtet dies gleichzeitig als einen Ausgleich für die bis dahin von der Bahn getragenen betriebsfremden Lasten [7]. Als betriebsfremde Lasten werden allerdings lediglich Versorgungs- und Übergangsbezüge für nicht westdeutsche ehemalige Bedienstete der Deutschen Reichsbahn, der Mehraufwand für Versorgungen von Kriegsversehrten und Kriegshinterbliebenen und der Anteil der Deutschen Bundesbahn an der

---

1) s.S. 14.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr.43, 9.Jahrg., vom 26.10.57, S. 1.

3) alle Zahlen: Verkehrswirtschaft, Nr.21, 9.Jahrg., vom 25.5.1957, S.2.

4) Verkehrs-Wirtschaft, Nr.43, 9.Jahrg. vom 20.10.57, S. 1

5) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 5, 10.Jahrg., v. 1.2.58, S. 1.

6) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 21, 9.Jahrg. v. 25.5.57, S. 2.

7) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 6, 9.Jahrg. v. 9.2.57, S. 2.

Zinsverpflichtung des Bundes für die Ausgleichsforderung der Bank deutscher Länder anerkannt [1]. Diese Posten werden, wie durch ein Gesetz festgelegt wurde, ab 1958 in den Haushalt des Bundes übergehen. Für das Jahr 1957 wurde ein Teilausgleich betriebsfremder Lasten von 233 Mio DM vorgesehen [1] und für 1958 ein solcher von 305 Mio DM [2].

Da trotz dieser Maßnahmen eine wesentliche Verbesserung der Betriebsrechnung nicht erzielt werden konnte, entschloß sich die Bundesregierung zu einer längst fälligen Erhöhung der Personen- und Gütertarife zum 1.2.1958 [3]. Unter Berücksichtigung einiger Verschiebungen innerhalb der Tarif- und Gewichtsklassen ergibt sich für die Gütertarife eine durchschnittliche Erhöhung von rd. 8,5 %, welche einschließlich der Anhebung der Stückgutfrachten eine Mehreinnahme von 490 Mio DM jährlich bringen soll. Die Regeltariferhöhung für den Personenverkehr beträgt 8,7 %. Die Fahrpreise des Berufverkehrs wurden um 50 % erhöht. Die Anhebung der Personentarife soll jährlich 210 Mio DM Mehreinnahmen bringen. Zusammen werden durch die Tariferhöhungen jährlich 700 Mio DM als Einnahmezuwachs erwartet. Die neue Tarifsystematik wird im wesentlichen auch für den Straßenverkehr übernommen. Erstmalig sollen jedoch die Tarife für Schiene und Straße vorsichtig auseinanderentwickelt werden und zwar zunächst bei der sogenannten Mengenstaffel mit dem Ziel, Sendungen mit einem Gewicht von 20 Tonnen und mehr beim Bahntransport und die Beförderung kleinerer Sendungen beim Straßentransport zu begünstigen.

Die Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn habe sich, so führte Bundesfinanzminister Etzel in seiner Haushaltsrede am 16.April 1958 vor dem Bundestag aus [4], aber trotz der Tariferhöhung von Anfang 1958 nicht entscheidend verbessert. Die Mehreinnahmen würden durch die Erhöhung der Gehälter und Löhne sowie durch die Arbeitszeitverkürzungen größtenteils wieder ausgeglichen. Nach dem Voranschlag des Bundes werde die Subvention aus Steuergeldern an die Bundesbahn von 1,3 Mia DM in 1957 auf 825 Mio DM im kommenden Haushaltsjahr ermäßigt. Es sei berücksichtigt, daß der Bundesbahn künftig die Beförderungssteuer mit jährlich rund 400 Mio DM nicht mehr gestundet werden könne. Vergleiche man die Bruttohilfe des Bundes an die Bundesbahn von rund 1,3 Mia DM im Vorjahr

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 6, 9.Jahrg., v. 9.2.57, S.2.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 17, 1o.Jahrg. v. 26.4.58, S. 1.

3) u.d.folg.: Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 4, 10. Jahrg. vom 25.1.58, S.1.

4) wiedergegeben in: Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 18, 1o.Jahrg. vom 3.5.58, S.1.

mit der von 825 Mio DM in diesem Jahr und berücksichtige man ferner die Mehreinnahmen aus der Tariferhöhung mit 650 Mio DM, so erhalte die Bundesbahn tatsächlich im kommenden Jahr rund 200 Mio DM mehr als im Vorjahr. Auch nach der letzten Tariferhöhung müssen die Steuerzahler an jedem Tag des Jahres an die Bundesbahn noch über 2 Mio DM als Subvention zahlen. Die Bundesbahn bleibe leider immer noch die größte Wohlfahrtsanstalt des Bundes.

Immerhin gelang es der Deutschen Bundesbahn, in den letzten Jahren bedeutende Investitionen zur betrieblichen Rationalisierung vorzunehmen. In Verhältniszahlen ausgedrückt, nahm die Investitionstätigkeit folgenden Verlauf:

1951	=	100,o
1952	=	120,7
1953	=	156,o
1954	=	143,5
1955	=	212,4
1956	=	279,1 [1]

Hauptziel der Rationalisierungspolitik ist die Elektrifizierung, die Ausrüstung mit Dieselfahrzeugen und die Modernisierung des Güter- und Reisewagenparks. Seit 1952 sind 870 km Strecke neu elektrifiziert worden und 650 km befinden sich in der Umstellung. In wenigen Jahren werden 5000 km neu elektrifizierter Strecken zu den bis 1945 in Westdeutschland vorhandenen 2000 km gekommen sein. [2] Am 19. November 1957 wurde Frankfurt am Main in das elektrische Streckennetz von Mannheim/Heidelberg-Karlsruhe her einbezogen [3] und der 15.Januar 1958 brachte mit der Fertigstellung der Strecke Frankfurt - Aschaffenburg den Anschluß an das bayerischen Streckennetz für den elektrischen Zugbetrieb. [4] Damit sind bereits jetzt elektrische Zugläufe von Frankfurt über Freiburg bis Basel möglich [3] und über Nürnberg bis Passau. [4] Die nächste Etappe wird die Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs auf der linken Rheintallinie sein, um die Verbindung mit den im Ruhrgebiet bereits begonnenen elektrischen Fahrstrecken herzustellen. [3]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 43, 9.Jahrg., vom 26.10.57, S.1.

2) Hans Christoph Seebohm, Investitionen statt Subventionen, Nordbayerische Zeitung, Nr. 101, vom 3.5.1958, S. 23.

3) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 47, 9.Jahrg., v. 23.11.57, S. 1.

4) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 6, 1o.Jahrg., v. 8.2.58, S. 1.

5. Zusammenfassung.

Die bisherige symptomatische Darstellung der Lage der Deutschen Bundesbahn in wirtschaftlicher, betrieblicher und wettbewerbsbezogener Hinsicht soll nicht Selbstzweck sein, sondern in Verbindung mit einer kritischen Betrachtung der Schwächen und Stärken der Deutschen Bundesbahn als Grundlage für eine gewissenhafte Untersuchung des Wettbewerbs, selbst dienen, in dem sie ja als eine der beiden Hauptparteien fungiert; darüber hinaus ist damit e i n Gesichtspunkt gewonnen, der eine Betrachtung und Beurteilung des Wettbewerbs und aller damit verbundenen Vorgänge ermöglicht, während ein a n d e r e r Gesichtspunkt mit der Behandlung und Untersuchung aller den Kraftverkehr betreffenden Fragen gegeben ist.

Wollen wir also vor dem Beginn der nächsten Untersuchung rekapitulierend die Lage der Deutschen Bundesbahn im allgemeinen und ihre Stellung im Wettbewerb im besonderen noch einmal kritisch beurteilen:

1) Die Deutsche Bundesbahn ist das größte Unternehmen der deutschen Wirtschaft;, sie ist Deutschlands größter Arbeit- und Auftraggeber.

2) Die Deutsche Bundesbahn besitzt mit einem Anteil von etwa 60 % am gesamten Verkehrsaufkommen die absolute Verkehrsmajorität. Sie ist damit das Verkehrsmittel Nr. 1 der deutschen Wirtschaft. Ihre Tarife besitzen großen Einfluß auf die Kostengestaltung der gesamten Wirtschaft.

3) Die Deutsche Bundesbahn ist ein vom übrigen Bundesvermögen getrenntes Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung und autonomer Selbstverwaltung. Sie haftet weder für die Verbindlichkeiten des Bundes, noch haftet der Bund für die Verbindlichkeiten der Bundesbahn, was natürlich nicht besagt, daß der Bund im Interesse der Erhaltung der Bahn im Notfall finanzielle Rückendekkung geben kann.

4) Der Oberbau ist bis an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit beansprucht. Durch die seit Jahrzehnten nicht mehr voll durchgeführten Erneuerungs- und Ausbesserungsarbeiten entstand ein bedrohlicher Rückstand in der Unterhaltung der Schienenwege, was mit Überalterung des Materials und Substanzverlust gleichzusetzen ist.

5) Der Lokomotiv- und Wagenpark ist dringend überholungs- und erneuerungsbedürftig. Eine ungünstige Relation der Lokgattungen und -arten

untereinander ergibt eine unwirtschaftliche Betriebsweise. Der akute Mangel an Güterwagen läßt bei Verkehrsspitzen ernsthafte Transportschwierigkeiten befürchten.

6) Die Deutsche Bundesbahn erlitt durch Krieg und Kriegsfolgen einen Schaden von insgesamt 5,1 Mia DM. Sie muß für die Beseitigung von Kriegsschäden selbst aufkommen. Die Kriegsschäden üben eine doppelte Wirkung aus: sie belasten den Haushalt und hemmen den Betrieb.

7) Der Haushalt der Deutschen Bundesbahn befindet sich in einer überaus kritischen Lage: seit 1948 (DM-Abschnitt) war die Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn nicht mehr verlustfrei. Sie hatte im Jahre 1950 ein Gesamtdefizit von 440 Mio DM, 1953 von 1,08 Mia DM, 1954 1,3 Mia DM und 1956 fast 2 Mia DM. Eine grundlegende Besserung dieser Situation ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Es herrscht ein akuter Kapitalmangel, Fremdmittel können nur in durchaus unzureichender Höhe beschafft und beansprucht werden. Die prekäre Finanzsituation zeichnet in teilweise direktem Kausalzusammenhang für eine Reihe für die Bundesbahn betrüblicher Tatsachen verantwortlich.

8) Die Verluste, die das Verkehrsvolumen der Deutschen Bundesbahn durch die Konkurrenz seitens des Kraftwagens erlitt, sind einerseits auf außerbetriebliche Belastungen, andererseits auf mangelhaftes Anpassungsvermögen an die Wettbewerbssituation infolge Kapitalmangels zurückzuführen. Die technischen Nachteile des Eisenbahnbetriebes im Verkehrswettbewerb dürften durch seine Vorteile ausreichend kompensiert werden.

9) Der Notwendigkeit, über die Erfordernisse eines harten Konkurrenzkampfes hinaus aus allgemeinen Zweckmäßigkeitsgründen den Betrieb zu rationalisieren und zu modernisieren, kann die Deutsche Bundesbahn wegen der hierzu fehlenden oder nur unzureichend zu beschaffenden Mittel nur in geringem Umfang Rechnung tragen.

10) Die der Deutschen Bundesbahn auferlegten Bindungen und Verpflichtungen, die mit ihrem Betrieb selbst nichts zu tun haben, stellen politische, wirtschaftspolitische und soziale Maßnahmen dar, die ihrem Prinzip und ihrer Wirkung nach bestimmten Schichten der Wirtschaft und des Volkes als Vergünstigungen oder Unterstützungen zugute kommen, ohne daß der Bundesbahn von Staats wegen hierfür Ausgleich geschaffen wird; eine Tatsache, die die Bundesbahn heute

allgemein schwer in ihrer Existenz bedroht und im Wettbewerb ganz besonders behindert.

Ist die allgemeine wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn klar erkannt, dann darf versucht werden, aufgrund dieser Erkenntnisse die Aussichten der Bundesbahn im Wettbewerb zu beurteilen:

11) Solange außerbetriebliche Belastungen und eine chronische Defizitwirtschaft die Aktionsfreiheit der Deutschen Bundesbahn einengen, kann sie trotz aller Bemühungen um - eine wenigstens bescheidene - Rationilisierung und Modernisierung ihres Betriebs höchstens ihren Anteil am Verkehrsaufkommen gegenüber ihren Konkurrenten behaupten; eine Rückgewinnung an den Kraftwagen verlorener Transporte, wie überhaupt eine Vergrößerung ihres Verkehrsanteils kann nur nach ihrer substanziellen Reintegration und nach Lockerung der bestehenden Fesseln politischer, wirtschaftspolitischer und sozialer Art einsetzen. Dies sind die Bedingungen, unter denen die Deutsche Bundesbahn in vollem Umfang von sich aus unter den gegenwärtig obwaltenden Wettbewerbsverhältnissen wettbewerbsfähig werden kann.

B Der deutsche Kraftverkehr.

1. Einleitung.

a) Die Bedeutung des Kraftverkehrs in der Wirtschaft.

Wird von der Konkurrenz des Kraftwagens gegenüber der Eisenbahn gesprochen, so ist damit an sich der gesamte Verkehr, der mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird, gemeint. Da die Straße als sekundäres Verkehrsmittel jedem zur Benutzung freisteht, der Verkehr auf ihr also nicht an Konzessionen gebunden ist, ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in verschiedenen Erscheinungsformen möglich:

1. Privatverkehr. Hier bedient sich der Privatmann des Kraftwagens für seine ureigensten privaten Bedürfnisse, meist für die Personenbeförderung, also zu nicht gewerblichen Zwecken.

2. Werkverkehr und innerbetrieblicher Verkehr. Hier versieht der Kraftwagen die Verkehrsbedürfnisse, soweit sie sich für wirtschaftliche Unternehmungen ergeben und deren Befriedigung aus Rentabilitätsgründen durch eigene Kraftfahrzeuge geraten erscheint.

3. Gewerblicher Kraftverkehr. Hier wird der Verkehr mit Kraftwagen Gegenstand eines Gewerbes, das einerseits Verkehrsaufgaben erfüllt, andererseits den Unternehmer ernährt, sei es im Güterverkehr (Fuhrunternehmen, Speditionen) oder im Personenverkehr (Omnibusunternehmen, Taxibetriebe).

4. Öffentlicher Kraftverkehr. Wenn auch hier wie unter 3. das Kriterium des Gewinnstrebens aus dem Verkehr mit Kraftwagen nicht zu übersehen ist, so steht doch mehr der gemeinwirtschaftliche Charakter der Tarife im Vordergrund, wie ihn in der Regel nur die öffentlichen Betriebe proklamieren können. Das Entscheidende dieser Verkehrsform ist also die Tatsache, daß hier Kommunen und staatliche Einrichtungen wie Bundesbahn und Bundespost als Unternehmer von Kraftverkehrsbetrieben, die gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen haben, fungieren.

Wir können konstatieren, daß im Verkehr mit Kraftwagen genau wie in vielen anderen Zweigen der Wirtschaft neben der Fremdproduktion auch die Eigenproduktion existiert, d.h., da ja auch Verkehrsleistungen als produktiv anzusehen sind, kann der Privat- und Werkverkehr als Eigenpro-

duktion (von Verkehrsleistungen) und der gewerbliche und öffentliche Kraftverkehr als Fremdproduktion angesehen werden. Hierin unterscheidet sich der Kraftverkehr von den übrigen (höheren) Verkehrsarten, die, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur Fremdproduktion darstellen.

Das Kraftfahrzeug ist im Laufe seiner Entwicklung zu einem wirtschaftlichen Faktor ersten Ranges geworden. Von seinem verkehrlichen Nutzen für die Wirtschaft abgesehen gibt es nahezu 1,5 Million Menschen in Westdeutschland Brot. Dabei ist die Zahl der aus dem Kraftverkehr unmittelbar Erwerb Findenden (Kraftfahrzeugverkehrsgewerbe und Werkverkehr einschließlich Chauffeure) noch nicht einmal so groß; 760 000 Menschen finden in der Kraftfahrzeugproduktion mit allen ihren Nebenbetrieben und in der Kraftfahrzeughandels- und Versorgungsorganisation Arbeit. [1] Bei etwa 17 Mio. Beschäftigten in der Bundesrepublik (ohne Landwirtschaft) (1954) ergibt sich, daß etwa 9 v.H. aller Beschäftigten oder etwa jeder 11. Erwerbstätige vom Kraftfahrzeug leben. [1]

Das Kraftfahrzeug ist auch als Exportfaktor für die westdeutsche Wirtschaft von eminenter Bedeutung: 1937 wurde ein Ausfuhrüberschuß von 147 Mio. RM [2] erzielt, wobei insgesamt 22 % der gesamten Produktion exportiert wurden. 1949 waren es 118,92 Mio DM [3] Ausfuhrüberschuß und 9,6 % [4] der Produktion. Im Jahre 1950 wurde ein Ausfuhrüberschuß von 451 Mio DM bei 27 % Exportanteil der Kraftfahrzeugproduktion [5] erreicht. Das Jahr 1951 brachte einen Ausfuhrüberschuß von 950,4 Mio DM bei 32,1 % [6] Exportanteil der Kraftwagenproduktion und das Jahr 1952 1280 Mio DM [7] Überschuß bei 32,0 % [8]. Die Exportquote stieg 1953 auf 36,2 % und 1954 sogar auf 43,8 % [9], der Ausfuhrüberschuß betrug 1954 2066,2 Mio DM [10] und 1956 3291,5 Mio DM bei einem Exportanteil von 45,1 % [11]. Die stei-

---

1) Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 198.

2) Motorrundschau Nr. 16 vom 25.8.51, S. 540 (Kraftfahrzeugeinfuhr gegenüber Kraftfahrzeugausfuhr).

3) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 26, Jahrg.2, v. 7.7.1950, S.5.

4) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 41, Jahrg. 2 v. 20.10.1950, S. 5.

5) Motorrundschau Nr. 16, v. 25.8.51, S. 540.

6) Tatsachen und Zahlen, 16. Folge, 1952, S. 108 u. 109.

7) Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 113.

8) Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 103.

9) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 9.

10) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 117.

11) Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 29 u. 95.

genden Exportziffern beweisen, daß die deutsche Industrie wieder Anschluß an die Technik des Auslandes gefunden hat und das Vertrauen des ausländischen Käufers zu ihren Erzeugnissen erwerben konnte.

b) Die Organisation und Struktur des Kraftverkehrs.

Wie schon dargelegt, können wir vier verschiedene Erscheinungsformen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen unterscheiden. Es interessiert hier vor allem, in welcher Erscheinungsform der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, kurz: Kraftverkehr, dem Eisenbahnverkehr im Wettbewerb gegenüber tritt. An und für sich in allen. Weniger ins Gewicht fallen dürfte jedoch - wenigstens in Deutschland und in der gegenwärtigen Zeit - der private Kraftverkehr, während der Kraftwagen im Werkverkehr für die Eisenbahn zwar eine sehr große, aber leider völlig unkontrollierbare Konkurrenz darstellt. Sein Einsatz erfolgt innerhalb des gesamten Betriebsplanes, er ist nur "indirektes" Produktionsmittel für den Betrieb.

Der gewerbliche Kraftverkehr und die öffentlichen Verkehrsbetriebe benutzen den Kraftwagen als "direktes" Produktionsmittel. Von seiner Rentabilität hängt die Rentabilität des ganzen Unternehmens ab. Zweck des Unternehmens und Zweck des Verkehrsmittels stimmen hier überein. Daher bilden nur diese einen echten Gegensatz zum Verkehrsunternehmen "Eisenbahn" und sind als vergleichbare, sichtbare (und zahlenmäßig erfaßbare) Gegner des Eisenbahnverkehrs zu werten.

Während die öffentlichen Verkehrsbetriebe infolge ihrer Aufgabenstellung gemeinwirtschaftlichen Charakter haben, arbeitet der gewerbliche Kraftverkehr auf rein privatwirtschaftlicher Basis. Den wenigen Großunternehmern der öffentlichen Verkehrsbetriebe steht hier eine Unzahl Unternehmen vom kleinsten Gewerbebetrieb bis zum größten, der allerdings nicht die Dimensionen öffentlicher Verkehrsbetriebe erreicht, gegenüber. Die vielen Einzelunternehmen im gewerblichen Kraftverkehr geben diesem ein individuelles Gepräge. Man kann also die Struktur des gewerblichen Kraftverkehrs als privatwirtschaftlich-individuell bezeichnen.

Wie es in der gewerblichen Wirtschaft weitverbreitet ist, Berufsverbände, Arbeitsgemeinschaften und dgl. zu bilden, so haben sich auch die Unternehmer des gewerblichen Kraftverkehrs zu solchen ständischen Verbänden zusammengeschlossen, um ihre allgemeinen Interessen wirksamer vertreten zu können. Die "Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr" (AGF) vertritt die Belange des gesamten Güterfernverkehrs, während die

"Deutsche Kraftverkehr GmbH." (DKV) nur die Interessen der für die Deutsche Bundesbahn arbeitenden Unternehmer wahrt. Weitere Spitzenverbände sind: die "Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr" (AGN), die "Arbeitsgemeinschaft Deutscher Kraftwagen-Spediteure" (ADEKRA), die "Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei" und die "Deutsche Kraftwagen-Spedition GmbH." (DKS).

Hauptaufgabe dieser Spitzenorganisationen ist die Vertretung des Kraftverkehrsgewerbes in gewerbepolitischen, verkehrspolitischen und tariflichen Fragen. Die Organisationen wachen darüber, daß die freie Entwicklung des Unternehmertums nicht von irgendeinem organisatorischen Zwang von Seiten der Gesetzgebung, von einer Beschränkung der Tätigkeit und durch übermäßig hohe Zwangszahlungen (Beiträge, Gebühren, Prämien usw.) eingeengt wird.

Wesentlich umfangreichere Aufgaben, sowie eine straffere Organisation des gesamten Güterkraftverkehrs zu bewerkstelligen, hatte der 1945 aufgelöste Reichskraftwagen-Betriebsverband (RKB). [1] Grundlagen seiner Tätigkeit bildeten die Gesetze über die Beförderung von Personen zu Lande von 1934 und über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen von 1936. Der RKB trat als gleichberechtigter selbständiger Verkehrsträger neben die Deutsche Reichsbahn. Er hatte neben der Konzessionierung, der Ausbildung und Ordnung des Güterfernverkehrs und der Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen vor allem die Berechnung und Einziehung des Beförderungsentgeltes für die Leistungen seiner Mitglieder zur Aufgabe und darauf zu achten, daß alle am Beförderungsvertrag Beteiligten ihre gesetzlichen Pflichten erfüllten. Er hatte im Einvernehmen mit der Bahn die Tarife aufzustellen, die dann vom Reichsverkehrsminister genehmigt werden mußten. Die Tarife waren zu veröffentlichen und gegen Jedermann gleichmäßig anzuwenden. Werkverkehr und Nahverkehr bis 50 km waren dem RKB nicht unterworfen.

Die Bundesanstalt zur Überwachung des Güterfernverkehrs, die durch das Güterkraftverkehrsgesetz vom 1.11.1952 ins Leben gerufen wurde, könnte in etwa als Nachfolgerin des RKB angesehen werden, wenn sie auch zum Teil andere Aufgaben zu erfüllen hat. So obliegt es ihr, die Einhaltung der Tarif- und Beförderungsbedingungen, die Abführung der gesetzlich

---

1) Vgl. Karl-Heinrich Hammer, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, Kiel 1951, S. 28/29.

verordneten Beförderungssteuer, den Abschluß gesetzlich festgesetzter Haftpflichtversicherungen und die Beschränkung des Werkfernverkehrs zu überwachen. Darüber hinaus soll sie bei tarifpolitischen Fragen mitwirken und die Interessen des gesamten Güterkraftverkehrs mit denen der übrigen Verkehrsträger in Einklang bringen, andererseits darf sie die Existenz der vom Gewerbe geschaffenen Straßenverkehrsgenossenschaften nicht gefährden.

2. Die allgemeine Lage des deutschen Kraftverkehrs.

a) Quantitative und qualitative Erfassung der Verkehrsleistungen des Kraftverkehrs.

aa) Die Transportkapazität der Straße.

α) Im Güterverkehr.

Eine vollständige Statistik über die Transportleistungen des Kraftverkehrs gibt es nicht. Die unzähligen einzelnen Verkehrsleistungen auf der Straße entziehen sich der statistischen Erfassung im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr, der aufgrund seiner Organisation eine leichtere Überblicksmöglichkeit über die geleisteten Transporte bietet. Man ist also, will man ein abgerundetes Bild über die aus den Transportleistungen resultierende Verkehrsbedeutung des Kraftverkehrs erhalten, z.T. auf Rückschlüsse aus vorhandenen statistischen Unterlagen und wo dies nicht möglich ist, auf Schätzungen angewiesen. Diese Tatsache erschwert die Beurteilung der Kraftverkehrsleistungen außerordentlich. Die Unmöglichkeit der Kontrolle aller mit Kraftfahrzeugen bewerkstelligten Verkehrsleistungen zwingt die Statistiker oft zur Anwendung der besonders in der Bevölkerungsstatistik üblichen Repräsentativerhebungen.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) stellte eine Berechnung an, die einen Überblick über die Kapazität des Straßengüterverkehrs geben sollte. Wir wollen dieser Berechnung, die in der "Deutschen Zeitung und Wirtschaftszeitung" veröffentlicht ist, einmal folgen.[1] Sie bezog sich auf die englisch-amerikanische Besatzungszone und forschte nach der Transportleistung in Netto-Tonnen/km pro Jahr, die bei ausreichendem Angebot von Ladegut und Kraftstoffen und bei bestmöglicher Organisation erzielbar erscheint als "praktisch ausnutzbare Kapazität" (Stand vom 1. 1. 1950).

Aus der Anzahl der in der Doppelzone zugelassenen Lastkraftwagen[2]

---

1) Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung Nr. 42, Jahrg. 5 vom 27.5.1950, S. 21, Art.: Was der Kraftverkehr leisten kann.

2) Über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im Bundesgebiet Abb.11 S. 189.

und den durchschnittlichen Werten für die Nutzlast wurde die Nutzlastkapazität auf insgesamt 1 115 000 t berechnet, davon 585 000 t für Lkw. und 530 000 für Anhänger. Davon ausgehend, daß von den zugelassenen Fahrzeugen ständig 12 % in Reparatur oder aus sonstigen Gründen außer Betrieb sind (nach einer Statistik aus früherer Zeit), zu denen weitere 8 % ausfallende Kraftfahrzeuge wegen der gegenüber früher starken Überalterung des Fahrzeugparks kalkuliert werden, kommt der VDA zu dem Schluß, daß nur insgesamt 80 % der zugelassenen Lkw. und Anhänger als die tatsächlich verfügbare Nutzlastkapazität angesehen werden dürfen. Setzt man die zeitliche Lebensdauer und die kilometrische Lebensdauer von Lastkraftwagen und Anhängen in Beziehung (Lkw. unter 4 t 8 Jahre und 160 ooo km, Lkw. über 4 t 8 Jahre und 240 ooo km; Anhänger unter 4 t Nutzlast 70 % und Anhänger über 4 t 80 % der Kilometerjahresleistung der entsprechenden Motorfahrzeuge), so erhält man eine durchschnittliche Kilometerjahresleistung von 20 000 km/Jahr für Lkw. unter 4 t Nutzlast und von 30 000 km/Jahr für Lkw. über 4 t Nutzlast. Nimmt man ferner einen durchschnittlichen Ausnutzungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge von 75 % an, so ergibt sich eine praktisch ausnutzbare Kapazität von 14,6 Mia Nettotonnenkilometern, davon 8,1 Mia Netto-t/km für den Lkw.-Bestand und 6,5 Mia Netto-t/km für den Anhängerbestand. Der VDA zieht nun weitere Schlüsse: es könne als sicher angenommen werden, daß alle Fahrzeuge unter 4 t Nutzlast sich dem Flächenverkehr widmen, d.h. nur für den Nahverkehr in Frage kommen; aber auch in der Klasse über 4 t Nutzlast würden etwa 25 % im Nahverkehr Verwendung finden, sodaß also nicht die volle praktisch ausnutzbare Transportkapazität dieser Fahrzeugklasse von 8,1 Mia Netto-t/km (3,2 Mia bei den Lkw. und 4,9 Mia bei den Anhängern) im Fernverkehr und damit im W e t t b e w e r b z u r B a h n eingesetzt werden würden. Der Verband der Automobilindustrie formuliert das Ergebnis der Untersuchung wie folgt: "Die Rechnung ergibt, daß die der Schiene als Wettbewerber gegenüberstehende praktisch ausnutzbare Transportkapazität der Straße rund sechs Milliarden Netto-Tonnen-Kilometer (also nur etwa 10 % der Transportkapazität der Schiene. D.Verf.) beträgt. Demgegenüber beträgt nach den vorliegenden Angaben die praktisch ausnutzbare Transportkapazität der Schiene in der Doppelzone 60 Milliarden Netto-Tonnen-Kilometer. Angesichts der häufig aufgestellten Behauptung, daß sich Schiene und Straße als etwa gleich starke Wettbewerber gegenüberstehen, ist dieses Ergebnis sicherlich für viele überraschend." [1)]

---

1) Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung Nr. 42, Jahrg. 5 vom 27.5.1950, S. 21, Art.: Was der Kraftverkehr leisten kann.

Nachstehende Tabelle gibt im einzelnen die Werte wieder, wie sie sich aus der Berechnung des VDA ergeben haben.

1	2	3	4	5	6	7	8
Tabelle 2 Transportkapazität des Lastkraftwagenbestandes 1950 nach der Berechnung des VDA.	Bestand an Fahrzeugen mit Fahrberechtigung am 1.1.1950	Durchschn. Nutzlast je Fahrzeug in t	Rechnerische Nutzlastkapazität des Fahrzeugbestandes in t	Nutzlastkapaz. in t nach Abzug v. 20 % für Ausfall wegen Rep.u.Überalterung	Durchschn.Jahresleistung je Fahrzeug in km	Rechn.Transportkap. des Fahrzeugbestandes in Mia Netto-t/km	Praktisch ausnutzbare Transportkapaz.des Fahrzeugbestandes in Mia Netto-t/km
1. Lastkraftwagen:							
unter 1 Tonne	131977	0,5	66000	53000	-	-	-
1 bis unter 2 Tonnen	49342	1,5	74000	59000	-	-	-
2 bis unter 4 "	92176	2,9	267000	214000	-	-	-
unter 4 t zusammen:	273495	-	407000	326000	20000	6,5	4,9
4 bis unter 5 Tonnen	22638	4,6	104000	83000	-	-	-
5 und mehr Tonnen	13217	5,6	74000	59000	-	-	-
4 und mehr t zusam.	35855	-	178000	142000	30000	4,3	3,2
Insgesamt:	309350	-	585000	468000	-	1o,8	8,1
2. Kraftfahrzeuganh.							
unter 4 Tonnen rd.	121250	1,6	194000	155000	14000	2,2	1,6
4 und mehr Tonnen "	61150	5,5	336000	269000	24000	6,4	4,9
Insgesamt:	182400	-	530000	424000	-	8,6	6,5
3. Lkw. u. Anhänger:							
unter 4 Tonnen rd.	395000	-	601000	481000	-	8,7	6,5
4 und mehr Tonnen "	97000	-	514000	411000	-	1o,7	8,1
T o t a l :	49175o	-	1115000	892000	-	19,4	14,6

Zu dieser Untersuchung des VDA ist natürlich einiges zu sagen, zumal sie eine Gegenrechnung darstellt zu einer Berechnung des Verkehrsministeriums von Nordrhein-Westfalen, die zu einem völlig anderen Ergebnis kommt. Die ministerielle Rechnung wartete für die tatsächliche Transportkapazität der Straße mit der exorbitant erscheinenden Zahl von rd. 70 Mia Netto-t/km auf [1], eine Größe, die also noch über der Kapazität der Bundesbahn läge (60 Mia Netto-t/km; die im Jahre 1949 von der Bundesbahn geleisteten Betriebsnettotonnenkilometer betragen 41,7 Mia [2], d.s. rd. 70 % der als ausnutzbar genannten Kapazität, sodaß die genannte Zahl ungefähr stimmen dürfte, wenn man teilgeladene und stillstehende Wagen berücksichtigt.)

Die Berechnung des Verkehrsministeriums in Nordrhein-Westfalen ergab sich wie folgt: Zahl der Lkw. und Kipper mit Fahrberechtigung am 1.10. 1949 = 303516, der Kraftfahrzeuganhänger mit Fahrberechtigung = 179640. Aufgrund von Durchschnittswerten - unter Abzug von 18,6 % bei Lkw. und von 18,2 % bei Anhängern für Überalterung und geminderten technischen Zustand - ermittelte tatsächliche Nutzlastkapazität der Lkw., Kipper und Anhänger = etwa 800000 t. Durchschnittliche tägliche Fahrzeit = 8 Stunden, die durchschnittliche Entfernungsleistung je Stunde = 35 km. Fahrtage im Jahr = 288. Ergebnis: rd. 70 Mia Netto-t/km. [3]

Diesen 70 Mia stehen also nach der Rechnung des VDA 14,6 Mia Netto-t/km gegenüber. Welches Ergebnis dürfte nun der Wirklichkeit am nächsten kommen? [4]

Der Unterschied der beiden Ergebnisse und die Wege ihrer Ermittlung sind so verschieden, daß wir uns zunächst mit der Frage beschäftigen müssen, welcher Weg der richtigere sein dürfte. Wenn man dem Berechnungsvorgang des VDA folgt, dann kann festgestellt werden, daß folgende Faktoren verwendet wurden: 1 Bestand an Fahrzeugen mit Fahrberechtigung bzw. deren Nutzlastkapazität und 2. die durchschnittliche Jahreskilometerleistung. Nun wurden Einschränkungen gemacht und zwar: ständige Ausfallquote wegen Reparatur oder sonstigen Gründen von 12 % (von der Nutzlastkapazität abgesetzt) und weitere 8 % als Ausgleich für starke Überalterung des Fahrzeugbestandes (ebenfalls von der Nutzlastkapazität abgesetzt); weitere Abschläge wurden gemacht wegen des geringen Einsatzes der Anhän-

---

1) Privatinformation von Herrn E.Siller (Verkehrsbrief v. 31.5.1950).

2) S. Abb.7.

3) Privatinformation von Herrn E.Siller (Verkehrsbrief v. 13.5.1952).

4) s.hierzu: Horst Lischeck, Aktuelle verkehrswirtschaftliche Probleme, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, S. 27.

ger von 30 % unter 4 t und von 20 % der Anhänger über 4 t (von der Nutzlastkapazität und der Jahreskilometerleistung). Als "praktisch ausnutzbare Transportkapazität des Fahrzeugbestandes" wurden jedoch nur 75 % der errechneten Leistung angenommen. Diese Berechnungsweise erscheint recht subjektiv, da sie offensichtlich gegebene Tatsachen außer acht läßt. Z.B. geht es nicht an, wie dies der VDA macht, von vorneherein einen Abschlag von 30 bzw. 20 % für Anhänger zu machen, die bei durchschnittlicher Beschäftigungslage nicht eingesetzt werden. Diese sind nun einmal vorhanden und stellen eine gewisse Kapazität dar. Überhaupt ist die Kapazität des gesamten Fahrzeugbestandes soweit als vollständig zu werten, solange die Fahrzeuge nicht aus Reparatur- oder sonstigen Gründen dem Verkehr entzogen sind. Die Beschäftigungslage hat mit der Größe der "ausnutzbaren Transportkapazität" nichts zu tun.

Wir halten es nicht für angebracht, die Berechnungsweise des VDA, auch nicht die des Verkehrsministeriums in Nordrhein-Westfalen, nach unserem Ermessen zu korrigieren, um damit zu frisierten Ergebnissen zu gelangen, sondern möchten diesen beiden Kapazitätsberechnungen eine eigene gegenüberstellen, von der wir glauben, daß sie objektiver die zu ermittelnde Nutzlastkapazität des Lkw.- und Anhängerbestandes wiedergibt.

In dieser Kapazitätsberechnung interessiert die "tatsächliche Transportkapazität" als das Produkt aus der Zahl a l l e r einsatzbereiten Transportgefäße und deren möglichen jährlichen Fahrleistungen. Wir greifen auch auf dasselbe Zahlenmaterial zurück, das der VDA für seine Berechnung verwendete. Um die Endergebnisse besser vergleichen zu können, gehen wir vom gleichen Zeitpunkt (1.1.1950) und vom gleichen Bereich (VWG) aus.

Tabelle 3		Lastkraftwagen mit Nutzlast in kg								Anhänger m.Nutzl.in kg			Lkw. u. Anhänger m.Nutzl.in kg		
		davon bis 2999				Über 4000			Insgesamt			Insgesamt			Total
		bis 999	1000 bis 1999	2000 bis 2999	zusammen	4000 bis 4999	5000 und mehr	zusammen		bis 3999	4000 und mehr		bis 3999	4000 und mehr	
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bestand an Fahrzeugen mit Fahrberechtigung am 1.1.1950 in VWG	v.H.	42,3	16,1	30,0	88,4	6,1	5,5	11,6	100,0	-	-	-	-	-	-
	Zahl	131977	49342	92176	273495	22638	13217	35855	309350	121250	61150	182400	394745	97005	491750
Durchschn.Nutzl.je Fzg.	t	0,5	1,5	2,9	1,5	4,6	5,6	5,0	-	1,6	5,5	(2,9)	-	-	-
Theoretische Nutzlastkapazität des Fahrzeugbestandes	t	66000	74000	267000	407000	108000	74000	178000	585000	194000	336000	530000	601000	514000	1115000

Diese theoretische Nutzlastkapazität ergibt sich also aus dem gesamten Fahrzeugbestand mit Fahrberechtigung. Aufgrund einer Repräsentativuntersuchung des VDA[1] ergibt sich für diesen Bestand eine bestimmte Anzahl von Einsatztagen:

Tabelle 3a

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Zahl der Einsatztage	rd.	250	262	255	(254)	242	252	(247)	(253)	.	.	197	.	.	.

Man kann getrost annehmen, daß während dieser Einsatztage im Durchschnitt 6 Stunden pro Tag gefahren werden kann und daß hierbei - ebenfalls im Durchschnitt - die erzielbare Entfernungsleistung je Stunde 25 Kilometer für die schweren Lastkraftwagen, 30 Kilometer für die leichten und 25 Kilometer für die Anhänger[2] beträgt. Somit erhalten wir folgende durchschnittliche Tages- und Jahreskilometerleistungen:

Tabelle 3b

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Erzielbare Entfernungsleistung je Stunde und Fahrzeug	km	30	30	30	.	25	25	.	.	.	.	25	.	.	.
Damit erzielbare Tagesleistung bei 6 Stunden Fahrbetrieb	km	180	180	180	.	150	150	.	.	.	.	150	.	.	.
An den Einsatztagen pro Jahr erzielbare Kilometerleistung	km	45000	47000	46000	.	36000	38000	.	.	.	.	30000	.	.	.

Es ist nun zu berücksichtigen, daß der Altersaufbau des Fahrzeugbestandes durch die Kriegs- und Nachkriegsjahre ungünstiger geworden ist; das drückt sich einmal in einer höheren Reparaturanfälligkeit (durch die Zahl der Einsatztage bereits berücksichtigt) aus, zum andern in geringeren Fahrleistungen. Über den Altersaufbau gibt uns wiederum eine VDA-Statistik Aufschluß[3]. Danach hat sich das

---

1) "Tatsachen und Zahlen", hgg.v. Verband der Automobilindustrie, 15. Folge 1951, S. 169.

2) Es kann angenommen werden, daß die Anhänger insgesamt dieselben statistischen Kilometerleistungen erreichen können wie die Lkw., zumal Anhänger auch hinter Zugmaschinen gefahren werden, die in dieser Rechnung nicht berücksichtigt wurden. Infolge der Geschwindigkeitsverringerung bei Anhängerbetrieb mögen jedoch 25 km Entfernungsleistung pro Stunde im Durchschnitt a l l e r Anhänger als angemessen erscheinen.

3) "Tatsachen und Zahlen" , hgg.v.Verband der Automobilindustrie, 15.Folge, 1951, S. 126.

Durchschnittsalter der Lkw. von 5 Jahren am 1.7.1938 (Reich) auf 8 Jahre am 1.7.1949 (VWG) erhöht, der Anteil der Fahrzeuge von 0 bis 3 Jahren am Gesamtbestand der Lkw. mit Fahrberechtigung fiel von rd. 50 % 1938 auf 22 % 1949, die Altersklassen der 3 bis 9 Jahre alten Lkw. veränderten sich zwischen den Vergleichsjahren nur geringfügig (1938 35 %, 1949 28 %), während der Anteil der Fahrzeuge mit 9 und mehr Jahren von rd. 15 % (1938) auf rd. 50 % stieg. Rechnen wir die Fahrzeuge mit einem Alter von mehr als 7 Jahren als nicht mehr voll leistungsfähig, so ergibt sich, daß rd. 60 % des Lkw.-Bestandes als mit minderer Leistung angesetzt werden müssen. Die erzielbare Entfernungsleistung kann im Durchschnitt aller Fahrzeuge für diese Altersklasse mit 20 km pro Stunde oder 120 km pro Tag angenommen werden, was nun in unserer Tabelle in Abzug gebracht werden muß:

Tabelle 3c

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
40 % des Fahrzeugbestandes ergeben	Stück	52800	19700	36900	.	9000	5300	.	.	.	.	.	.	.	.
deren an den Einsatztagen erzielbare Gesamtjahreskilometerleistung	Mia	2,4	0,9	1,7	.	0,3	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.
60 % des Fahrzeugbestandes ergeben	Stück	79200	29600	55300	.	13600	7900	.	.	.	.	.	.	.	.
deren an den Einsatztagen erzielbare Gesamtjahreskilometerleistung	Mia	2,4	0,9	1,7	.	0,3	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.
vom Gesamtbestand erzielbare Jahreskilometerleistung	Mia	4,8	1,8	3,4	.	0,6	0,4	.	.	.	.	5,5	.	.	.

Die Jahreskilometerleistung mit der durchschnittlichen Nutzlast der einzelnen Fahrzeugklassen multipliziert, ergibt die t a t s ä c h l i c h v o r h a n d e n e T r a n s p o r t k a p a z i t ä t:

Tabelle 3d

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
tatsächlich vorhandene Transportkapazität der Lkw. und Anhänger pro Jahr, bezogen auf den Bestand vom 1.1.50 (VWG)	Mio Netto t/km	2,4	2,7	9,9	15,0	2,8	2,2	5,0	20,0	.	.	15,9	.	.	35,9

Wir stellen fest: Diese 35,9 Mia Netto-t/km können mit dem Fahrzeugbestand vom 1. 1. 1950 im Jahre erreicht werden, wenn ein entsprechendes und - wie wir hinzufügen möchten - lukratives Auftragsvolumen vorhanden ist. Diese Zahl stellt also eine echte Kapazität dar, mit der jederzeit gerechnet werden kann. Inwieweit natürlich diese 36 Mia Netto-t/km in wirklicher, direkter und unmittelbarer Konkurrenz zur Bahn stehen, muß an späterer Stelle noch untersucht werden.

β) Im Personenverkehr

Eine klare Abgrenzung der Transportkapazität der Straße im Personenverkehr gestaltet sich zunächst äußerst schwierig, da hier noch mehr als im Güterverkehr die private und damit unkontrollierbare Nutzung des Kraftwagens im Vordergrund steht. Es muß daher schlechthin der gesamte Verkehr, der mit Personenkraftwagen durchgeführt wird, von dieser Untersuchung ausgenommen werden. Dieser Entschluß ist sicher äußerst bedeutsam und muß wohl erwogen sein. Der Personenkraftwagen ist aus den Lebensgewohnheiten des Menschen nicht mehr wegzudenken, er verleiht ihm eine größere Beweglichkeit. Man wird seinen Einsatz mehr als kulturell bzw. zivilisatorisch bedingt bewerten müssen, denn als wirtschaftlich im Hinblick auf seine Verkehrsbedeutung. Das kann in einem Beispiel vielleicht verdeutlicht werden: gegenwärtig ist in Deutschland der Flugverkehr fast ausschließlich auf Linienflüge für die Beförderung von Personen und Gütern beschränkt. Wenn es in einigen Jahren möglich sein wird, Flugzeuge, vor allem kleinere Maschinen auf breiterer Ebene für private (wenn auch geschäftliche)

Zwecke zu kaufen, dann wird wohl auch eine gewisse Konkurrenz den anderen Verkehrsmitteln gegenüber nicht ausbleiben, sicher aber ist, daß damit neue Bedürfnisse entstehen und befriedigt werden können, die bislang noch nicht vorhanden waren. [1] Die Fortbewegungsfähigkeit des Menschen wird damit also noch um einen weiteren Grad vergrößert werden können. Mit anderen Worten: der Pkw. wird in erster Linie deswegen benutzt, weil er neue Verkehrsmöglichkeiten erschließt, weniger, um bereits vorhandene Verkehrsmittel zu konkurrenzieren. Ob das nun rein privat oder zu gewerblichen Zwecken geschieht, ist von untergeordneter Bedeutung.

Wenn wir nun die Verkehrsleistungen des Personenkraftwagens [2] von den gesamten Verkehrsleistungen der Straße subtrahieren, so bleibt eigentlich nur die Kapazität des Omnibusverkehrs übrig. Wir müssen sie daher als die mögliche echte Konkurrenz zur Bahn, so genau es geht, festlegen. Dies ist nicht einfach, jedenfalls nicht so einfach, wie Karl-Heinrich Hammer in seinem Buch "Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr" meint. Er schreibt: "Das Verkehrsangebot im Personenkraftverkehr kann man angenähert ermitteln, wenn man die für die Kraftfahrlinien statistisch nachgewiesene jährliche Fahrleistung aller Fahrzeugeinheiten multipliziert mit einer durchschnittlichen Platzzahl von 30 Sitzplätzen pro Fahrzeug". [2] Er kommt damit zu "gefahrenen Sitzplatzkilometern" als dem möglichen Verkehrsangebot, was vielleicht bedingt etwas über die vorhandene Kapazität aussagen mag. Außerdem dürften die erhaltenen Werte ziemlich ungenau sein, schon deswegen, weil sich die durchschnittliche Platzzahl (von Jahr zu Jahr) ständig verändert, jedenfalls mit großer Sicherheit über Zeiträume von 1921 bis 1949, die er in seiner Statistik [3] anführt. Außerdem berücksichtigt er die Anhänger für den Personenverkehr überhaupt nicht.

Leider lassen sich die Kraftomnibusse nicht so gut klassifizieren wie die Lastkraftwagen, denn die (spärlich) vorhandenen Statistiken sagen nichts aus über die Anzahl der vorhandenen Omnibusse und Anhänger zur Personenbeförderung nach Größe und Art untereinander [4]. Selbst eine scharfe Trennung zwischen Kraftomnibussen für Linien- und solche für Überlanddienst ist schwer zu treffen, so wünschenswert sie auch wäre.

---

1) Man denke z.B. nur an die Sportfliegerei, die den Landverkehrsmitteln gewiß keine Konkurrenz bieten wird.

2) Karl-Heinrich Hammer, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, a.a.O., S. 129/130.

3) derselbe, S. 131.

4) So z.B. Wirtschaft und Statistik vom Statistischen Bundesamt.

Trotzdem wollen wir eine systematische Entwicklung der Zahlen aus vorhandenen Daten dem Muster im vorigen Kapitel entsprechend durchführen:

1		2	3	4	5	6	7
Tabelle 4 [1]		Kraftomnibusse m.Sitzplätzen				Anhänger z.P.-Bef.	Total
Bestand an Kraftomnibussen mit Fahrberechtigung im Bundesgebiet am 1.7.1950		bis 16	17-31	32 u.mehr	zus.	100,0	
	v.H.	4,0	44,8	51,2	100,0		
	Anzahl	566	6422	7340	14328	1594	15922

Die durchschnittliche Sitzplatzzahl muß unter Berücksichtigung folgender Überlegungen ermittelt werden: a) Der Kleinomnibus mit 8 Sitzplätzen hatte am 1.7.1950 noch nicht die gegenwärtige Verbreitung. Hauptsächlich herrschte das 1 - 1,5 t-Fahrgestell (Opel, Borgward, Hanomag) vor, auf dem Aufbauten mit einem Fassungsvermögen von 12 - 15 Sitzplätzen montiert wurden. Als Mittelwert können hier ohne weiteres 12 Sitzplätze angenommen werden. b) In der Klasse der 17 - 31 Sitzer bildet sich der Schwerpunkt um 28 Sitzplätze pro Omnibus (Daimler-Benz, Ford, Magirus), wobei den kleineren und vor allem den darüberliegenden Modellen weniger Bedeutung beigemessen werden kann, sodaß sich der Durchschnitt auf allenfalls 26 Sitzplätze belaufen dürfte. c) Die letzte Gruppe ist in sich sehr verschieden. Zum Teil werden für Omnibusse die Fahrgestelle der mittleren Klasse noch verwendet (verlängert und verstärkt), in der Hauptsache kommen schwere Fahrzeuge (4,5 - 6 t) zur Verwendung und schließlich gibt es noch verschiedene Spezialausführungen (Sattelschlepp- und Doppelstockomnibusse), die weniger durch ihre Gesamtzahl als durch ihre Leistungsfähigkeit (bis 100 Sitzplätze und mehr) ins Gewicht fallen. Die Schwerpunkte liegen hier bei 33 (Borgward, Daimler-Benz, Ford, Magirus) und 41 (Büssing, Daimler-Benz, Krauß-Maffei, MAN) Sitzplätzen. Unter Berücksichtigung der schweren Einheiten dürfte sich der zweite Schwerpunkt auf etwa 43 verlagern. Bei vorsichtigem Heranziehen der Zulassungsstatistiken, die die einzelnen Baumuster genauestens ausweisen, dürfte die Gesamtdurchschnittsplatzzahl der dritten Gruppe bei 36 Sitzplätzen liegen. d) Eine Bestimmung der durchschnittlichen Sitzplatzzahl der Anhänger für Personenbeförderung scheint im ersten Augenblick sehr schwierig zu sein. In Anbetracht der Tatsachen jedoch, daß die Omnibusanhänger fast durchwegs nur im Linienver-

1) Tatsachen und Zahlen, a.a.O., 15.Folge, 1951, S. 117.

kehr gefahren werden, während sie im Reiseverkehr selten anzutreffen sind, wird das Problem sehr vereinfacht. Die Sitzplatzzahl der Anhänger für den Linienverkehr liegt ziemlich konstant um 40. Wollen wir auch noch die weniger ins Gewicht fallenden kleineren Anhängertypen berücksichtigen, so können wir getrost eine durchschnittliche Sitzplatzzahl von 39 annehmen.

Diese durchschnittlichen Werte beziehen sich auf den Bestand an Omnibussen und Anhängern für Personenbeförderung im Jahre 1950. Die durchschnittliche Platzzahl multipliziert mit der Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge ergibt das theoretische Sitzplatzangebot des Fahrzeugbestandes.

Tabelle 4a

1		2	3	4	5	6	7
Durchschnittliche Platzzahl je Fahrzeug		12	26	36	(31)	39	(32)
Theoretisches Sitzplatzangebot des Fahrzeugbestandes	Anzahl	6792	166972	264240	438004	62166	506334

Die Zahl der Einsatztage dürfte in der gleichen Höhe liegen wie bei den Lkw. Technische Gesichtspunkte werden wohl die Dauer der Liegezeit unausweichlich vorzeichnen, und die sind bei den Lastkraftwagen in der gleichen Weise vorhanden wie bei den Omnibussen. Rentabilitätsgesichtspunkte können (und müssen) aber in dieser Untersuchung unberücksichtigt bleiben. Es gilt allein die mögliche Fahrleistung der Omnibusse und Anhänger zu erforschen.

Da die Größe der Omnibusse genau der Tragfähigkeit der Lastkraftwagen entspricht, können wir aus den gegebenen Zahlen der Untersuchung über die Transportkapazität der Lkw. (Tabelle 3a) die benötigten Werte leicht errechnen.

Tabelle 4b

1		2	3	4	5	6	7
Zahl der Einsatztage Omnibusse und Anhänger	rd.	253	255	247	(253)	197	.
(Werte errechnet im gewogenen Mittel aus Tabelle 3a)		(Sp.2+3)	(Sp.4)	(Sp.8)	(Sp.9)	(Sp.12)	–

Die Frage, wieviel Stunden pro Tag ein Omnibus unter den Voraussetzungen, die in dieser Untersuchung gegeben sind, fahren kann, läßt sich nicht auf Anhieb beantworten. Der Reiseverkehr ist zum Teil bestrebt, möglichst große Strecken in kurzer Zeit zurückzulegen, zum Teil liegt aber auch zwischen einer mehr oder minder langen An- bzw. Heimfahrt eine ziemlich lange Ruhezeit. Der Linienverkehr innerhalb der Städte wird seine vorhandenen Fahrzeuge bestmöglich auszunützen trachten und pro Tag gut und gern 8 bis 10 Stunden - wenn nicht mehr - Fahrzeit pro Fahrzeug erzielen. Linienverkehre, die Städte untereinander bzw. diese mit ihrem Hinterland verbinden, weisen je nach Struktur der Verkehrsbedürfnisse zum Teil hohe Leistungen während der Hauptverkehrszeiten auf, können dazwischen aber bis zum völligen Erliegen kommen. Nur der Liniendienst im Überlandverkehr dürfte allgemein ziemlich kostant bleiben. Im Ganzen gesehen dürften aber die Fahrzeuge mit festem Personal [1] im Durchschnitt täglich 8 Fahrstunden leisten können. Nehmen wir noch Rücksicht auf viele Einzelunternehmer, die ihre Fahrzeuge selbst instandhalten und die Fahrgäste bedienen müssen, dann erscheinen 7 Fahrstunden pro Tag ganz sicher erreichbar. Fraglos ist aber die mit Omnibussen erzielbare Entfernungsleistung pro Stunde höher als bei den Lkw. Wenn auch die Omnibusse im Stadtverkehr ihre Geschwindigkeit nicht voll ausnützen können, so wird dies durch ihre längere Einsatzdauer pro Tag in etwa wieder ausgeglichen. Wir dürfen also mit einer durchschnittlichen Entfernungsleistung der Omnibusse bis 16 Sitzplätze von 40 km pro Stunde, bei 17 - 31 sitzigen mit 35 km/h und bei den größeren mit 30 km/h rechnen. Da die Anhänger zum großen Teil im städtischen Linienverkehr gefahren werden, billigen wir ihnen eine durchschnittliche Entfernungsleistung von 25 km/h.zu. Wir errechnen somit folgende durchschnittliche Tages- und Jahreskilometerleistungen für die einzelnen Fahrzeugklassen:

---

1) Es sollen hier die Fahrleistungen in Nonstop-Manier mit periodischem Fahrerwechsel nicht untersucht werden, sondern die praktisch möglichen Fahrleistungen unter normalen Umständen.

Tabelle 4c

1		2	3	4	5	6	7
Erzielbare Entfernungsleistung je Stunde und Fahrzeug	km	40	35	30	.	25	.
Damit erzielbare Tagesleistung bei 7 Stunden Fahrbetrieb	km	280	245	210	.	175	.
An den Einsatztagen pro Jahr erzielbare Kilometerleistungen	ca.km	71000	62000	52000	.	34000	.

Von den Omnibussen waren am 1.7.1950 im Bundesgebiet rd. 45 % unter und rd. 55 % über 7 Jahre alt [1]. Für die älteren Fahrzeuge setzen wir eine um 5 km geringere Entfernungsleistung pro Stunde an und erhalten damit die Werte von 35 km/h für die kleinen, 3o km/h für die mittleren und 25 km/h für die großen Typen, was Tagesleistungen von 245, 210 und 175 km entspricht. Die Anhänger können, solange sie den Vorschriften der Kraftfahrzeugzulassungsordnung entsprechen (und das müssen sie ja), ohne Rücksicht auf ihr Alter die angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen und brauchen daher nicht besonders berücksichtigt werden. Wir erhalten demnach folgende Jahreskilometerleistungen:

Tabelle 4d

1		2	3	4	5	6	7
45 % des Omnibusbestandes ergeben	Stück	255	2890	3303	6448	.	.
deren an den Einsatztagen erzielbare Gesamtjahresleistung	Mio km	18,0	180,5	171,3	369,8	.	.
55 % des Omnibusbestandes ergeben	Stück	311	3532	4037	7880	.	.
deren an den Einsatztagen erzielbare Gesamtjahresleistung	Mio km	19,2	189,1	174,5	382,8	.	.
vom Gesamtbestand erzielbare Jahresleistung	Mio km	37,2	369,6	345,8	752,6	54,9	807,5

Die Jahreskilometerleistung sämtlicher Omnibusse und ihrer Anhänger ergibt, mit der durchschnittlichen Sitzplatzzahl multipliziert, das Angebot an Sitzplatzkilometer des Gesamtbestandes im Jahr:

[1] [illegible] 1951, a. a. O., S. 126.

Tabelle 4e

1		2	3	4	5	6	7
Tatsächlich vorhandene Kapazität des gesamten Omnibus- und Anhängerbestandes, bezogen auf den Bestand vom 1.7.1950 im Bundesgebiet	Mia Sitzplatz/km	0,4	9,6	12,5	22,5	2,1	24,6

So schwierig es war, wir haben in den 24 Mia Sitzplatzkilometern, die der Personenverkehr mit Omnibussen und Anhängern pro Jahr zu leisten imstande ist, einen Wert gefunden, der über die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrszweiges Aufschluß gibt und die Basis für Vergleichszwecke bei der Untersuchung des Wettbewerbs zwischen Bahn und Kraftwagen bildet.

Wenn der Untersuchung über die Kapazität des Kraftverkehrs in zwei Abschnitten ein so breiter Raum gewidmet wurde, dann vor allem deswegen, weil einerseits darüber selbst in Fachkreisen sehr unklare Vorstellungen herrschen, andererseits eingehende Forschungen mit eindeutigen Ergebnissen kaum bekannt sind, wenn wir von den erwähnten Berechnungen absehen wollen, die ja bei allem Ernst, mit dem sie angestellt wurden, die größten Divergenzen in ihren Resultaten aufweisen.

bb) Umfang der vom Kraftverkehr durchgeführten Personen- und Gütertransporte.

Wie schon mehrmals betont, entzieht sich der Güterkraftverkehr einer genauen zahlenmäßigen Festlegung seiner Transportleistungen, da es praktisch keine genauen Statistiken gibt. Sehr wertvoll war es daher, daß sich das Bundesverkehrsministerium wenigstens um eine repräsentative Erhebung über Verkehrsleistungen des Lastkraftwagens bemühte. Als Erhebungsmonat wurde der März 1950 gewählt, da angenommen wurde, daß hier weder Witterung noch die Saison besondere Einflüsse wirken lassen könnten und das zu erwartende Ergebnis am ehesten dem Monatsdurchschnitt im Jahr entsprechen dürfte [1]. Insgesamt wurden 59000 Fragebögen versandt, von denen jedoch nur rd. 9000 für Lkw. und 4000 für Anhänger mehr oder minder richtig ausgefüllt und zurückgegeben wurden, sodaß damit 2,8 % des Lkw- und 2,0 % des Anhängerbestandes erfaßt werden konnten. Für einzelne Fragen waren sogar noch weniger Einsendungen auswertbar. Die Ergebnisse müssen daher

1) und das Folgende über die Erhebung nach einer Privatinformation von Herrn E.Siller (Verkehrsbrief v. 23.4.1951).

entsprechend vorsichtigt bewertet werden. [1)]

Zunächst interessiert das Verhältnis von Einsatztagen zur Liegezeit. Der Werkverkehr liegt hier mit 70 % tatsächlicher Einsatztage gegenüber den möglichen etwas besser als der gewerbliche Kraftverkehr mit 64,3 %. Insgesamt weist der Güterkraftverkehr Fahreinsatz an 68,8 % der möglichen Einsatztage auf, was etwa 250 Tagen entspricht. Anhänger des Werksverkehrs liegen an 45 % der möglichen Einsatztage (positiv: 55 %) still, Anhänger des gewerblichen Kraftverkehrs an 46,5 % (positiv: 53,5 %), insgesamt werden sie nur 54 % der möglichen Zeit (197 Tage) beansprucht. Die Liegezeit verteilt sich auf Sonntagsruhe, Reparaturen, Auftragsmangel, Kraftstoffmangel und sonstige Gründe. Interessant ist hierbei, daß die Liegezeit wegen Auftragsmangels beim gewerblichen Kraftverkehr wesentlich größer ist (Lkw.: 13 % der möglichen Einsatztage [2)]) als beim Werkverkehr (Lkw.: 4 %), umgekehrt aber der Werkverkehr mehr über Kraftstoffmangel zu klagen hat (5,0 %) wie der gewerbliche Kraftverkehr (1,7 %). Bei einer Gliederung der untersuchten Fahrzeuge nach Nutzlastklassen fällt auf, daß die Lieferwagen bis 1 t Nutzlast nur an 3,6 % der möglichen Einsatztage wegen Auftragsmangel außer Betrieb waren, während dies bei den Lkw. über 5 t an 10 % der möglichen Einsatztage der Fall war [3)].

Im Verhältnis von Nahverkehr zum Fernverkehr ist festzustellen, daß die kleineren Fahrzeuge überwiegend für den Nahverkehr verwendet werden. Trotzdem mag es erstaunlich sein, daß Lieferwagen bis zu 1 t im Fernverkehr immerhin noch 1/4 der Verkehrsleistungen der schweren Nutzlastklassen über 7,5 t erreichen. Allgemein gesehen liegen die Verkehrsleistungen der einzelnen Nutzlastklassen fast durchwegs im Nahverkehr höher als im Fernverkehr; lediglich ab 5 t überwiegt der Einsatz im Fernverkehr. Insgesamt liegt der Nahverkehr mit 5,384 Mia Netto-t/km fast um 1/3 höher als der Fernverkehr mit 3,202 Mia Netto-t/km [4)]. Wenn Einwände gegen die Untersuchung des VDA erhoben werden, dahingehend, daß sie selbst die kleinen Pkw.-Anhänger des Gemüsehänd-

---

1) Leider steht diese im Jahre 1950 durchgeführte Erhebung als einzige statistische Quelle der Verkehrsleistungen im Straßenverkehr da, die brauchbare Vergleiche mit den Leistungen der Bundesbahn zuläßt. Die Folgejahre bilden in dieser Hinsicht wieder ein statistisches Vakuum. Zwar wurde versucht, durch "Hochrechnung" der Repräsentativerhebung von 1950 und Schätzungen zu Ergebnissen für die Folgejahre zu kommen, doch wird von den Herausgebern dieser Statistiken selbst oder von anderen Stellen eingeräumt, daß die Zahlen überhöht erscheinen. (Vgl. "Tatsachen u. Zahlen", 19.Folge 1955, S.213, Fußnote 1 unten und S.214, Fußnote 3)

2) Tatsachen und Zahlen, 15. Folge, 1951, a.a.O., S. 169.

3) dto., S. 169.

4) dto., S. 168.

lers mitberücksichtigt, dann darf auf die Zahl der Netto-t/km hingewiesen werden, die die Anhänger bis zu 1 t nach dieser Untersuchung im Nahverkehr leisten, nämlich 189,1 Mio. Diese Zahl liegt höher als die der gesamten Nutzlastklassen von 1 - 3 t zusammen und auch im Fernverkehr übertrifft sie noch die nächsthöhere Klasse beträchtlich. [1)]

Während im Nahverkehr der Werkverkehr noch 1 1/2 mal so groß ist wie der gewerbliche Kraftverkehr (147,7 % des gewerblichen Kraftverkehrs), ist er im Fernverkehr nicht einmal mehr halb so groß (44,2 %). Das Verhältnis von Werkverkehr zum gewerblichen Kraftverkehr zeigt insgesamt, daß der Werkverkehr immerhin etwa 3/4 des gewerblichen Kraftverkehrs beträgt (78,3 %) [1)].

Die weiteren Verhältniszahlen lassen den Fernverkehr gegenüber dem Nahverkehr beim Werkverkehr zurückstehen (60,7 % des Nahverkehrs), dagegen ist beim gewerblichen Kraftverkehr der Fernverkehr mehr als doppelt so groß (203,0 %). Im Ganzen jedoch überwiegt der Fernverkehr den Nahverkehr nur geringfügig (112,5 %) [1)].

Es ergab sich im Laufe der Untersuchung eine Transportleistung der Lkw. für den Nahverkehr im Jahre 1950 von 5384,0 Mio Netto-t/km, für den Fernverkehr eine solche von 3202,5, insgesamt also 8586,5 Mio Nett-t/km. Die Anhänger transportierten im gleichen Zeitraum im Nahverkehr 2438,4, im Fernverkehr 3797,2, zusammen 6235,6 Mio Netto-t/km; mithin fuhren Lkw. und Anhänger im Nah- und Fernverkehr insgesamt eine Jahresnettotonnenkilometerleistung von 14822,1 Mio.

Der VDA unterzog sich der Mühe und gliederte die Verkehrsleistungen des Güterkraftverkehrs auch nach Gewerbezweigen. Wir entnehmen dieser Gliederung, daß der Werkverkehr mit 3,87 Mia Netto-t/km gegenüber dem gewerblichen Kraftverkehr mit 2,62 im Nahverkehr überlegen ist, hingegen dominiert der gewerbliche Fernverkehr mit 5,32 gegenüber 2,35 Mia Netto-t/km des Werkfernverkehrs ganz erheblich. Insgesamt liegt der gewerbliche Kraftverkehr mit 7,9 Mia Jahresnetto-t/km um rd. 20 % höher als der Werkverkehr mit 6,22. Addieren wir zum Werk- und gewerblichen Kraftverkehr noch die Verkehrsleistungen der Landwirtschaft und sonstiger Verkehrsteilnehmer hinzu, so erhalten wir einen Totalwert von 14,79 Mia Jahresnettotonnekilometer. Es darf nach den Erfahrungen und den Statistiken über den Kraftverkehr nicht verwundern, wenn man feststellt, wie sehr die Summen-

---

1) Tatsachen und Zahlen, 15.Folge, 1951, a.a.O., S. 168.

zahlen der zweiten Gliederung von denen der ersten abweichen. In der nachfolgenden Tabelle geben wir eine Gegenüberstellung der Werte nach Gliederung A (nach Nutzlastklassen) und B (nach Gewerbezweigen):

Tab. 5 Jahrestransportleistungen des Werk- u. gewerblichen Güterkraftverkehrs im Nah- und Fernverkehr.

1		2		3
Tabelle 5 [1] Jahrestransportleistung 1950 in Mia Netto-t/km		A Berechnung nach Nutzlastklassen		B Berechnung nach Gewerbegliederung
1. } Lkw.	Nahverkehr	5,4		4,7
2. } Lkw.	Fernverkehr	3,2		3,3
3. } Anhänger	Nahverkehr	2,4		2,3
4. } Anhänger	Fernverkehr	3,8		4,5
5. Lkw.u.Anh.	Nahverkehr	7,8	(1+3)	7,0
6. Lkw.u.Anh.	Fernverkehr	7,0	(2+4)	7,8
7. Lkw.	Nah-u.Fernverkehr	8,6	(1+2)	8,0
8. Anhänger	Nah-u.Fernverkehr	6,2	(3+4)	6,8
9. Lkw.u.Anh.	Nah-u.Fernverkehr	14,8	(1+2+3+4)	14,8

Diese Tabelle soll beileibe keine Polemik gegen die sicher gutgemeinte und verdienstvolle Arbeit des VDA sein, sondern soll zeigen, wie schwierig es ist, einwandfreies Zahlenmaterial über den Kraftverkehr zu beschaffen, und wie problematisch, die vorhandenen Zahlen auszuwerten. Beispielsweise wäre festzustellen, ob der Güternahverkehr leistungsmäßig den Güterfernverkehr übertrifft oder nicht. Diese Frage muß angesichts der vorhandenen Zahlen unbeantwortet bleiben, da es müßig ist, einer der beiden Tabellen größere Wahrscheinlichkeit zubilligen zu wollen.

Über die Beförderungsleistungen des Personenkraftverkehrs können etwas genauere Angaben gemacht werden, wenn wir vom Werkverkehr [2], der hier nur geringfügig ist, absehen wollen und im übrigen die Einschränkungen, die wir an früherer Stelle [3] machten, gelten lassen.

Im ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebiet unterhielten sämtliche Betriebe des Personenkraftverkehrs ein Liniennetz, das im Jahre 1947 89292 km, 1948 109145 km und 1949 129685 km umfaßte [4]. Das Netz der in Betrieb befindlichen Personenkraftverkehrslinien vergrößerte sich im Bun-

1) Nach den Tabellen in Tatsachen und Zahlen, 15.Folge, 1951, a.a.O., S.168.

2) z.B. An- und Abfahrt Betriebsangehöriger in werkseigenen Omnibussen bei großen Unternehmungen.

3) s.S. 75 + 79 ff.

4) Wirtschaft und Statistik, hgg. v. Statistischen Amt des Vereinigten

desgebiet von 1952 212838 km [1] auf 1956 237093 km [2]. Die Zunahme war in den ersten Jahren erheblich größer als in den letzten, wobei besonders zu berücksichtigen ist, daß es sich anfänglich um das Gebiet des VWG. handelte, nachher jedoch um das Bundesgebiet ohne Westberlin. Wesentlich schneller entwickelten sich im gleichen Zeitraum die Verkehrsleistungen, wie sich in Tabelle 6 gut verfolgen läßt. [3] Erstaunlich ist, wie sich im Verlauf von jeweils 2 Jahren ab 1950 die Zahl der beförderten Personen gleichmäßig um etwa die halbe Jahresleistung von 1950 erhöhte.

In einem gesonderten Abschnitt unserer Tabelle 6 können wir die Transportleistungen einzelner Verkehrsunternehmungsarten sehen. Die angegebenen Verhältniszahlen erlauben einen besseren Überblick über die Entwicklung. Die Erhöhung der Verkehrsleistungen bei den Kommunal- und gemischtwirtschaftlichen Verkehrsbetrieben entspricht ziemlich genau der Entwicklung der Gesamtverkehrsleistungen, was die prozentuale Zunahme anbelangt. Die Verkehrsleistungen der Deutschen Bundespost übertreffen sogar noch den Trend der Gesamtentwicklung etwas. Die Veränderungen bei den privaten Personenverkehrsunternehmen bleiben jedoch weit hinter der allgemeinen Entwicklungstendenz zurück.

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Entwicklung der Verkehrsleistungen müssen wir aber beachten, daß die drei genannten Arten von Verkehrsbetrieben sich unterschiedlichen Verkehrsaufgaben widmen. Die Kommunal- und gemischtwirtschaftlichen Betriebe sind hauptsächlich im Stadt- und Nahverkehr zu finden, die Deutsche Bundespost pflegt in der Regel den Bezirksverkehr (Hinterland!), die privaten Unternehmen widmen sich überwiegend dem Fernreiseverkehr. Entsprechend dürften auch die Einnahmen pro Personenkilometer unterschiedlich sein. Es leuchtet daher ein, daß aus dem Nah- und Bezirksverkehr infolge der niedrigen Fahrpreise relativ mehr Verkehrszuwachs zu gewinnen war als aus dem kostspieligeren Fernreiseverkehr.

cc) Die Art der Güter, die vom gewerblichen Kraftverkehr befördert werden.

Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß der gewerbliche Kraftver-

---

1) Statistisches Jahrbuch, hgg. v. Statistischen Bundesamt, 1954, S. 357.

2) Tatsachen und Zahlen, 21. Folge 1957, S. 228.

3) s.S. 89.

Tabelle 6: Verkehrsleistungen der Personenkraftverkehrsunternehmen im Bundesgebiet (ohne Westberlin).

1	2	3	4	5	6
	1948[1]	1950	1952	1954	1956
Länge des Liniennetzes[2] km	109145	194533	212838	223872	237093
Zahl der Kraftomnibusse (jeweils am 1.7.) Stück	-	14328	19599	24248	26030
in v.H. von 1950	-	100	137	169	182
Zurückgelegte Rechnungs-km in Mio	187,0	457,6	.	.	.
bzw. gefahrene Kilometer[3] in Mio	.	477,8	672,7	839,1	999,0
in v.H. von 1950	.	100	141	176	209
Beförderte Personen insgesamt in Mio	508,2	821,6	1188,6	1555,5	2131,3
in v.H. von 1950	.	100	145	189	259
davon:					
Kommunal- u. gemischtwirtsch. Betriebe in Mio	.	427,4	604,9	805,3	1116,3
in v.H. v. 1950	.	100	142	188	261
private Unternehmen in Mio	.	223,3	271,8	324,3	382,8
in v.H. v. 1950	.	100	122	145	171
Deutsche Bundespost in Mio	.	134,6	206,8	272,3	342,0
in v.H. v. 1950	.	100	154	202	254

Quellen: Wirtschaft und Statistik, 2. Jahrg., Heft 2, S. 267.
Statistisches Jahrbuch, 1952, S. 305.
Statistisches Jahrbuch, 1954, S. 357.
"Tatsachen und Zahlen", 15.Folge 1951, S. 117 u. 174.
-, 17. Folge 1953, S. 137 und 208/09
-, 18. Folge 1954, S. 220/21.
-, 19. Folge 1955, S. 131 und 230/31.
-, 21. Folge 1957, S. 159 und 228/29.

kehr vor allem die höheren Tarifklassen bevorzugt (die "Rosinen im Verkehrskuchen"), d.s. Fertig-und Halbfabrikate, Lebensmittel, verarbeite-

1) nur Vereinigtes Wirtschaftsgebiet.

2) 1948 und 1950 Gesamtlänge des Liniennetzes, 1952 - 1956 in Betrieb befindliche Linien.

3) Rechnungskilometer = Triebwagenkilometer + 1/2 Anhängerkilometer; gefahrene km = Omnibus-km und Anhänger-km zusammen.

te Hölzer usw., also solche Ladungen, die im Vergleich zum Tarifgewicht den höchsten Transporterlös erzielen. Dabei braucht er, um solche Ladungen zu erhalten, keineswegs die Tarife der Bahn zu unterbieten. Seine Vorzüge des Haus-Haus-Verkehrs, der raschen Beförderung, der leichteren Disponierbarkeit garantieren im Besonderen hier die nötigen Aufträge. Das Risiko der geringeren Transportsicherheit gegenüber der Eisenbahn übernehmen die Versicherungsgesellschaften. Da sich der Kraftwagen aber um den Finanzausgleich für geringwertige Ladungen wenig Sorgen zu machen braucht, kann er, um die Konkurrenz der Bahn noch weiter auszuschalten, auch unter deren Tarife bleiben. Je weiter er aber unter den Tarifen der Bahn zu fahren imstande ist, desto weiter kann er auch in niedrigere Tarifklassen vorstoßen, um seine Auslastung unter allen Umständen (für Rückfrachten, bei zeitweiligem Auftragsmangel etc.) zu gewährleisten. Daher kommt es, daß der gewerbliche Kraftverkehr auch zum Teil ziemlich stark in den unteren Tarifklassen (D - F) zu finden ist.

In Abbildung 9 [1] geben wir eine graphische Darstellung über den Anteil der einzelnen Tarifklassen an der Gesamtmenge der vom gewerblichen Güterfernverkehr beförderten Güter, sowie gleichzeitig über die durchschnittlichen Einnahmen in den einzelnen Tarifklassen. [2]

Die hellen Kästchen versinnbildlichen den prozentualen Anteil der Tarifklassen an der Gesamtgütermenge, die der gewerbliche Güterkraftverkehr beförderte; die linken geben den Jahresdurchschnitt von 1950, die rechten den vom Jahre 1954 [3] an. Der Anteil der Tarifklassen nimmt 1950 von A nach C leicht zu, um nach D und E hin dann stark abzufallen. Die Tarifklasse F rankt jedoch wieder steil nach oben und übertrifft sogar den Anteil der Klasse A mit 23,9 % gegen 11,5 % um mehr als das Doppelte. Der Anteil der Klasse G ist erwartungsgemäß praktisch unerheblich. Anders sieht es 1954 aus: Die Klassen A, B, C sind anteilsmäßig stark zurückgegangen, wenn sie auch nahezu 30 % der gesamten Gütermenge auf sich vereinigen können. Auffallend ist jedoch, daß nunmehr Tarifklasse D die stärkste Regeltarifklasse darstellt, zumal auch Klasse F erheblich eingebüßt hat. Wohin die verschwundenen Klassenan-

---

1) S. 188.

2) s. hierzu Tab. 19, Anhang S. 182.

3) Wegen besserer Vergleichbarkeit wurden den Angaben für das Jahr 1950 solche für 1954 gegenübergestellt; die Verhältniszahlen für 1956 weichen nicht wesentlich von denen für 1954 ab. (vgl. Tatsachen und Zahlen, 21. Folge 1957, S. 220.)

teile hauptsächlich gekommen sind, zeigt ein Blick auf die Ausnahmetarife.

Es mag überraschen, daß die niedrige Klasse F einen großen Anteil an den Kraftwagentransporten für sich bucht, besonders im Jahre 1950. Eine eingehende Darstellung dieses Phänomens und eine präzise Untersuchung darüber würde an dieser Stelle zu weit führen. Als kurze Erklärung mag folgende Überlegung dienen: im Gegensatz zur Eisenbahn ist der Kraftverkehr, auch der gewerbliche Güterkraftverkehr, standortorientiert, d.h. jeder Lastzug hat einen Einsatz- bzw. Ausgangsort, der nach Beendigung des Transportes wieder erreicht werden muß, damit geschäftliche , technische und persönliche Angelegenheiten besorgt werden können. Um nun leere Rückfahrten zu vermeiden, nimmt der Unternehmer auch Frachten mit in Kauf, die knapp über oder um den Selbstkostenspiegel liegen, wofür sich offensichtlich Güter der Tarifklasse F eignen. Da praktisch zu jeder Hinfahrt eine Rückfahrt (durch Zwischenladungen u.U. gekürzt) gehört, mutet es dann nicht mehr so überraschend an, wenn man z.B. dem 41,3 %-Anteil (1950) der Klassen A - C an der Gesamtgütermenge (Hinfahrt) den 23,9 % (1950) der Klasse F (Rückfahrt) gegenüber stellt. Ferner muß darauf hingewiesen werden, daß nach der gleichen Statistik in einer anderen Gliederung [1] die Tarifklasse F besonders für Entfernungen bis 300 km bevorzugt wird, was wiederum diese Erklärung erhärten dürfte.[2] Wenn 1954 die beschriebene Erscheinung nicht mehr so stark zutage tritt, so kann das darauf zurückgeführt werden, daß durch die inzwischen errichteten "Autohöfe" und andere Frachtbeschaffungs- und Verteilungsstellen eine bessere Frachtraumausnutzung beim Verkehrsgewerbe erreicht worden ist. Eine Nivellierung der Tarifklassen (mit Ausnahme von E und G) ging damit Hand in Hand.

Die schwarzen Striche neben den Kästchen in Abbildung 9 stellen die durchschnittlichen Einnahmen je beförderte Tonne in DM dar. Es kann in beiden Jahren allgemein eine sinkende Tendenz nach den niedrigen Tarifklassen hin beobachtet werden, hingegen sind offensichtlich die tariflichen Stückgüter besonders ertragreich. Bemerkenswert ist die Einnahmeerhöhung des Jahres 1954 bei allen Tarifklassen mit Ausnahme der Ausnahmetarife.

Über das Verhältnis der Tarifklassen untereinander beim Werkverkehr

---

1) Tatsachen und Zahlen, 15. Folge, 1951, S. 172.

2) s.S. 94 f.

läßt sich leider nichts aussagen. Es ist jedoch kein Geheimnis, daß er in erster Linie dazu dient, Fertigerzeugnisse (Tarifklassen A, B und C) an Verbraucher bzw. an die Verteilungsstellen heranzuführen. Wieviel dies einbringt, beweisen die vielen (und teueren) Spezialfahrzeuge, die eigens hierfür konstruiert und eingesetzt werden. Aber auch Halbfabrikate und Roherzeugnisse werden (auf der Rückfahrt) vom Werkverkehr befördert. Am Transport von Gütern der niedrigen Tarifklassen dürfte der Werkverkehr im allgemeinen jedoch wenig interessiert sein.

dd) Reise- und Linienverkehr.

Der Omnibusverkehr tritt als Linien- und Reiseverkehr in Erscheinung. Ist er in einem Falle mehr oder minder stark an Fahrplan und Tarif gebunden, so kommt im anderen Falle der große Vorzug des Kraftwagens, seine Freizügigkeit, voll zur Geltung, wobei der Unternehmer die Preise vollkommen nach seinem persönlichen Ermessen gestalten kann ohne Rücksicht auf soziale Erfordernisse.

Die Kraftwagenlinien dienen wohl in erster Linie dem engmaschigen Stadt- und Vorortverkehr, jedoch nahmen Überlandlinien bei Post, Bahn und privaten Unternehmen in den letzten Jahren einen immer größeren Umfang an.

Statistisch erfaßbar ist im wesentlichen nur der (konzessionspflichtige) Linienverkehr [1]. Der Reiseverkehr mit Omnibussen ist eine unbekannte Größe. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß viele der Omnibusunternehmer die Fahrzeuge, die wochentags dem Zubringerverkehr vom Land zur Stadt dienen, über das Wochenende im Reiseverkehr einsetzen und damit die Kapazität des Reiseverkehrs erheblich vergrößern, aber auch die Grenzen zwischen Linien- und Reiseverkehr verwischen. Leistungsmäßig dominiert zweifelsohne der Linienverkehr, ertragsmäßig steht jedoch der Reiseverkehr an erster Stelle. Es kann daher nicht wundernehmen, was die Omnibus-Reise-Gesellschaften dem Publikum alles bieten, um Fahrgäste anzulocken.

ee) Beförderungsbereich des Kraftverkehrs im Hinblick auf die Tarife.

Die Einsatzbereiche Nah- und Fernverkehr sind bekanntlich auch dem Kraftverkehr geläufig. Man denkt jedoch beim Kraftwagen in erster Linie

---

1) s.S. 87 f.

an den Bezirks- und Nahverkehr, wird sein wichtigstes Aufgabengebiet im Gegensatz zu dem der Eisenbahn erörtert. Daß es aber nicht zulässig ist, solche Überlegungen zum Ausgangspunkt einer Untersuchung zu machen, wird sich im Folgenden zeigen.

Inwieweit die einzelnen Nutzlastklassen der Lkw. und Anhänger am Fern- bzw. Nahverkehr beteiligt sind, wurde schon an früherer Stelle [1] dargelegt. Tabelle 5 zeigte die Beteiligung des gesamten Lkw.- und Anhängerbestandes am Fern- bzw. Nahverkehr. Es wird nunmehr von Interesse sein, wie sich die einzelnen Tarifklassen auf die Entfernungsstufen verteilen; nur so gelingt es, sich ein Bild über die Leistungsfähigkeit des Kraftwagens mit Blickrichtung auf die Bahn zu machen. Leider muß auch hier wieder der Werkverkehr aus bekannten Gründen unberücksichtigt bleiben, doch vermitteln uns die Angaben über den gewerblichen Güterverkehr immerhin noch sehr aufschlußreiche Tatsachen.

Zunächst sehen wir in Tabelle 7 [2], daß die Anteile an den Entfernungsstufen in den Jahren 1950 und 1952 ziemlich gleichartig sind (mit Ausnahme der Tarifklassen E in der IV. Entfernungsstufe und F in der I. und II. Entfernungsstufe, sowie der Ausnahmetarife). In den Klassen A, B und C ist die Tendenz einer leicht regressiven Steigerung des Anteils von nahen zu weiten Entfernungen unverkennbar, die jedoch in Klasse C bereits umschlägt und von der III. zur IV. Entfernungsstufe eine Verminderung des Anteils anzeigt. Auch die Klasse D zeigt in den Entfernungsstufen I - III (regressiv) steigende Tendenz, um nach der IV. Stufe hin abzufallen. Die Tarifklasse E verzeichnet ein uneinheitliches Ansteigen von I bis IV, wobei 1950 der Sprung von 4,8 % (III.) auf 18,0 % (IV.) besonders auffällt. [3] Bemerkenswert ist wieder der starke Anteil der Ausnahmetarife in allen Entfernungsstufen.

---

1) s.S. 85 f. 2) S. 94.

3) Was vermutlich auf die Besonderheit dieser Tarifklasse zurückgeführt werden kann. (Holz!)

Tabelle 7: Aufteilung der in den einzelnen Entfernungsstufen beförderten Gütermengen des gewerblichen Kraftverkehrs nach Tarifklassen in v.H.

1	2	3	4	5	6
Tab.7 1)	Entfernungsstufen	I 50-149 km t v.H.	II 150-299 km t v.H.	III 300-499 km t v.H.	IV 500 u. mehr km t v.H.
Tarifklassen					
A	1952	5,1	7,8	9,3	10,o
	1950	7,1	10,7	11,8	14,4
B	1952	7,7	10,7	12,7	13,0
	1950	12,1	13,1	14,6	16,0
C	1952	7,2	11,0	15,4	13,1
	1950	9,5	15,2	19,0	15,1
D	1952	8,8	11,3	16,1	9,8
	1950	10,0	12,1	16,9	9,5
E	1952	0,5	0,5	0,8	0,8
	1950	1,7	2,9	4,8	18,0
F	1952	14,8	14,8	11,3	9,6
	1950	38,1	30,6	18,1	10,9
G	1952	2,9	1,4	0,4	0,3
	1950	2,2	0,8	0,3	0,2
A.T.	1952	42,6	36,7	30,1	41,5
	1950	12,7	11,4	12,0	14,1
Tarifl. Stückgut	1952	3,3	2,6	2,6	1,9
	1950	3,6	2,4	2,4	1,8
S.T.u.Erm.	1952	7,1	3,2	1,3	0,6
	1950	3,0	0,8	0,1	0,0
Insgesamt	1950/1952	100,0/100,0	100,0/100,0	100,0/100,0	100,0/100,0

Erst die Klassen F und G zeigen das Gefälle des Transportanteils bei zunehmender Entfernung, das man erwartet (in der Annahme, der Kraftverkehr zeige sich umso uninteressierter an der Beförderung von Gütern der niedrigen Tarifklassen, je mehr die Transportweite zunimmt), allerdings bei einer recht unterschiedlichen Größenordnung. Immerhin ist bemerkenswert, daß der unerwartet hohe Prozentanteil der Klasse F 2) nur

1) Nach Tabellen in: Tatsachen und Zahlen, 15.Folge, 1951, S. 172.
18.Folge, 1954, S. 219.
(1950 Erfassungsmonat Juli, 1952 Jahresdurchschnitt)
Vergleichbare Zahlenangaben für spätere Jahre können nicht gemacht werden.

2) s.S. 91.

die Entfernung bis 300 km umfaßt. Ausnahme- und Stückguttarife bieten über alle Entfernungen ein ziemlich gleichmäßiges Bild, hingegen scheinen die ermäßigten und Sondertarife besonders der I. Entfernungsstufe vorbehalten zu sein.

Allgemein läßt sich sagen, daß die Regeltarifklassen A und B ihren höchsten Anteil an den Beförderungsweiten über 500 km haben, die Klasse C über 300 km, und die Klasse D zwischen 300 km und 500 km. Der Hauptanteil der Tarifklasse F liegt bei Entfernungen von 50 - 150 km, sie ist aber auch noch in der Entfernungsstufe bis 300 km ziemlich stark vertreten. Die Anteile der Klasse G sind in allen 4 Entfernungsstufen unbedeutend.

b) Betriebskosten.

Eine Übersicht über die Finanzlage des Kraftverkehrs läßt sich aus begreiflichen Gründen nicht aufstellen. Vermutungen und Schätzungen darüber dürften kaum mit Sicherheit die Wirklichkeit treffen. Dennoch wäre es aufschlußreich, wenigstens die Größenordnung der betrieblichen Aufwendungen im Kraftverkehr anzudeuten, schon allein deswegen, um sie denen der Bahn gegenüberstellen zu können. Aus diesem Grunde wollen wir im Folgenden die einzelnen für den Kraftverkehr in Frage kommenden Kostenarten betrachten, wobei auch auf ihre Dynamik einzugehen lohnen dürfte.

Zunächst sind auch hier außer den bei Anschaffungen anfallenden Grundkosten zwei hauptsächliche Arten der periodisch anfallenden Kosten zu unterscheiden: nämlich feste und bewegliche Kosten. F i x e Kosten sind: 1. Verzinsung, 2. Abschreibung, 3. Versicherung, 4. 1/3 der Unterhaltung der Fahrzeuge, 5. Unterhaltung der Gebäude, 6. feste Personalkosten und 7. Verwaltung. Die v a r i a b l e n Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten für: 1. Betriebsstoffe, 2. Fahrpersonal, 3. 2/3 Unterhaltung der Fahrzeuge, 4. Unterhaltung und Erneuerung der Bereifung und 5. Unterhaltung des Weges. [1)]

Um eine Übersicht darüber zu geben, in welcher Höhe sich die Kosten eines Lkw. bzw. eines Lastzuges bewegen, wollen wir eine Selbstkostenberechnung vom Stand Mai 1951 (im Vergleich zu 1938) betrachten, die von der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr als eine der Unterlagen für

---

1) Nach Karl Pirath, Grundlagen der Verkehrswirtschaft, a.a.O., S. 226 (Tabelle 68).

eine Eingabe bezüglich einer linearen Tariferhöhung von 25 % an den Bundesverkehrsminister ausgearbeitet wurde. Wie aus den allgemeinen Angaben zu ersehen ist, stehen sich zwei Lastkraftwagen der gleichen Eigengewichtsklasse gegenüber, wobei der modernere infolge technischen Fortschrittes leistungsfähiger geworden ist. Was aber besonders interessiert, ist, wie sich vergleichsweise die Kosten geändert haben. Wir haben deshalb bei Tabelle 13 [1] die Zunahme 1951 in v.H. Sätzen von 1938 angefügt. Beachtlich hierbei einerseits, daß am meisten an Kosten zugenommen haben: Verzinsung, allgemeine Unkosten, Instandsetzung, Treibstoff, Bereifung, bzw. Reifenverschleiß, andererseits die Kasko-Versicherungsbeiträge kaum geändert wurden.

Tabelle 14 [2] zeigt, daß die Gesamtkosten sich sowohl beim 15 t- als auch beim 24 t-Zug je Brutto-Tonnen-Kilometer und je Netto-Tonnen-Kilometer fast verdoppelt haben gegenüber 1938. Stellen sich die Gesamtkosten für den 15 t-Zug pro Brutto-Tonnen-Kilometer auf 11,32 Pf., für den 24 t-Zug auf 8,32 Pf., so kamen Wimmer-Wirbitzky in einer eingehenden Untersuchung über die Fahrweise und Wirtschaftlichkeit von Nutzkraftwagen auf 5,46 - 6,29 Pf. (je nach Fahrweise) für den 6,5 t Diesel-Zug. [3] Es erscheint nicht notwendig (es würde auch zu weit führen), für jeden einzelnen Lkw.-Typ die spezifischen Kilometerkosten pro Brutto-Tonnen-Kilometer festzulegen. Es ist kaum danebengegriffen, wenn man annimmt, daß diese in gewissen Grenzen sowohl für die leichteren als auch für die schwereren Fahrzeuge gleich sind; denn was einerseits der eine Typ an geringeren laufenden Kosten aufweist, gleicht sich andererseits durch höhere Grund- oder Festkosten wieder aus.

Über die Betriebskosten bei Omnibussen ergibt eine Untersuchung von Wirbitzky [4] Aufschluß. Sie erstreckt sich auf betriebliche Aufwendungen für einen Dieselomnibus mit 29 Sitzplätzen, sowie auf ein Diesel- und Benzinfahrzeug mit je 37 Sitzplätzen und schließlich auf zwei dazugehörige Anhängertypen mit 23 und 36 Sitzplätzen. Wie aus den Tabellen 15, 16 u. 17 ersichtlich, belaufen sich die Bruttokilometerpreise pro Person im Minimum auf 1,22, im Maximum auf 4,5 Pfg. Dabei ist bemerkenswert, daß die Werte trotz unterschiedlicher Fahrzeuge bei gleicher Jahreskilometerleistung nur unwesentlich voneinander abweichen. Selbst der Unterschied, ob ohne oder mit welchem Anhänger gefahren

---

1) S. 176. 2) S. 177.

3) Wimmer und Wirbitzky, Fahrweise und Wirtschaftlichkeit von Nutzkraftwagen, München 1950, S. 70/71.

4) G. Wirbitzky, Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit Personenanhängern, in: Der Omnibus, Sonderausgabe der Zeitschrift Das Nutzfahrzeug, München 1959, S.114 ff.

wird, streut bei normalen Jahresleistungen von 40 - 50 000 km nur um etwa 0,5 Pfg. pro Sitzplatz/km, ist also allenfalls für den einzelnen Unternehmer von Bedeutung.

Es liegt nunmehr nahe, unter Vorbehalt eine kleine Zusammenstellung der betrieblichen Gesamtaufwendungen zu machen, um erkennen zu können, in welcher Höhe sich die Aufwendungen des Kraftverkehrs im Transportsektor bewegen. Wir können ausgehen von einem mittleren Brutto-t/km-Preis für Lkw. von 7 Pfg. und von 1,5 Pfg. je Sitzplatz/km bei Omnibussen. Legen wir die mögliche Bruttokapazität der motorischen Straßenverkehrsmittel zugrunde, dann erhalten wir den höchstnötigen Aufwand, der erforderlich ist, um die Gesamtkapazität als Verkehrsangebot zu mobilisieren. Da aber anzunehmen ist, daß jeweils höchstens 75 % der Kapazität in Anspruch genommen werden, machen wir die erforderlichen Abschläge.

1	2	3	4	5
Tabelle 8	Lastkraftwagen		Omnibus	
	Brutto	Netto 75% v.Br.	Brutto	Netto 75% v.Br.
Transportleistung pro Jahr in Mia t/km bzw.Sitzpl./km	35,9	26,9	24,6	18,5
Kosten pro t/km bzw.Sitzplatz/km in Pf.	7,0	7,0	1,5	1,5
Kosten für die vom gesamten Fahrzeugbestand zu leistenden Jahres-t/km bzw. Jahressitzplatz/km in Mia DM	2,51	1,88	0,37	0,28
		2,88		
(s.hierzu Tab. 3 u. 4, S.76-78 u.8o-84)			2,16	

Theoretisch müßten die Kosten pro t/km bzw. Sitzplatz/km ihrer Struktur nach diametral mit dem Sinken der Jahresleistung wachsen, praktisch dürfte dies - wenigstens für den Zweck unserer Untersuchung - nicht von gravierender Bedeutung sein, denn einmal sind die der Jahresleistung entsprechenden variablen Kosten fast dreimal so hoch wie die festen, die festen fallen also nicht so sehr ins Gewicht, zum andern haben wir ohnehin stark verallgemeinernde Werte gewählt, die obschon möglichst zutreffend, doch eine

großzügigere Betrachtungsweise gestatten.

Wir dürfen also für 1950 mit einem Gesamtaufwand des Kraftverkehrs zur Bewältigung seiner Verkehrsleistungen von etwa 2 Mia DM rechnen, demgegenüber die Deutsche Bundesbahn in ihrer Betriebsrechnung 1950 Gesamtaufwendungen von 3,3 Mia DM [1] aufweist, d.s. auf das Bundesgebiet umgerechnet etwa 3,8 Mia DM.

c) Fiskalische Belastungen.

Als der damalige Finanzminister Schäffer sein Amt antrat, war die Kraftverkehrswirtschaft mit rd. 600 Mio Steuerlasten und sonstigem Gefälle belegt, während die Kraftverkehrswirtschaft heute zu den öffentlichen Budgets zwischen 1,1 und 1,2 Mia DM beiträgt, ihre Last also fast verdoppelt worden ist. Das hat kein anderer Wirtschaftszweig zu erdulden brauchen. So etwa klagt die "Verkehrs-Wirtschaft" in ihrer Ausgabe vom 24.8.1951 [2]. Endlose Klagen und Vorwürfe ließen sich aus Presse und Kommuniqués, aus Untersuchungen und Reden bedeutender Sachverständiger bzw. Industrieller zitieren, die alle in der Feststellung kulminieren, daß ausgerechnet die Kraftverkehrswirtschaft als Melkkuh besonders herangezogen wird, wenn es gilt, Löcher im Haushaltsplan mit einigen Millionen noch eben zu stopfen. Daß diese Klagelieder nicht zu Unrecht angestimmt werden, muß einleuchten, wenn man sich der Pläne des Bundesfinanzministeriums erinnert, neue Einnahmequellen in Form der Aufwandsteuer und der Autobahnbenützungsgebühr zu erschließen. Auch die Erhöhung der bereits bestehenden Steuern und Zölle tragen nicht gerade zur Popularität des Finanzministeriums in Kraftverkehrskreisen bei.

Die Abgaben, die der Kraftverkehr an den Staatshaushalt zu leisten hat, sind im wesentlichen die Kfz.-Steuer und die Mineralölbelastungen, ferner die Beförderungssteuer. Die Kraftfahrzeugsteuer erfuhr in der Zeit nach 1945 einige Veränderungen, nachdem sie vor diesem Zeitpunkt für Personenkraftwagen aus der Neuproduktion nicht erhoben wurde. Der nach dem Kriege erstellte Steuersatz für Pkw. mit 18.-- DM pro 100 ccm Hubraum im Jahr galt bis 1955 und wurde dann auf 14.-- bis 15.-- DM pro 100 ccm/Jahr ermäßigt. Auch für Anhänger wurde erst nach dem Kriege eine Kraftfahrzeugsteuer erhoben. In Tabelle 9 ist die Steuerbelastung

---

1) Deutsche Bundesbahn, Abschluß der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1950, Offenbach, 17.8.51.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 33, Jahrg.3 v. 24.8.1951, S.4.

für Lastkraftwagen, Omnibusse und Anhänger mit ihren Änderungen seit Kriegsende dargestellt

1		2	3	4
Tabelle 9 [1]		Steuerbelastung für je 200 kg d.Eigengew.		
		bis zu 2,4 t	das 2,4 t übersteigt	der Anhänger
bis 1945	RM	30.--	10.--	-.--
1946 nach Änderung durch Kontrollratsgesetz Nr. 14	RM	45.--	15.--	-.--
1947/48 nach Änderung durch Kontrollratsgesetz Nr.51	RM	45.--	45.--	20.--
nach dem Steuerneuordnungsgesetz vom 22. Juni 1948	DM	45.--	15.--	20.--

Das Kraftfahrzeugsteuer-Gesetz von 1955 sieht für Lkw. und Omnibusse und Anhänger eine progressive Staffelung der Steuersätze vor: es werden pro Jahr bei einem Gesamtgewicht des Fahrzeuges bis 2000 kg je 200 kg des Gewichtes 20.-- DM erhoben, bis 3000 kg 21.-- DM, bis 4000 kg 22.-- DM usf., bis 24000 kg schließlich 42.-- DM.

Die Mineralölbelastungen setzen sich zusammen aus: Zoll, Tarazuschlägen, Umsatzausgleichsteuer und Mineralölsteuer, wobei die Belastungen für das Jahr 1951 im einzelnen folgende Beträge ausmachten:

1	2	3
Tabelle 10 [2]	Belastung je 100 kg in DM für	
	Vergaserkraftstoff	Dieselkraftstoff
Zoll (bei tarifmäßiger Verzollung)	21.--	12.--
Tarazuschlag	6.09	2.40
Umsatzausgleichsteuer	2.44	1.47
Mineralölsteuer	13.--	7.--
zusammen:	42.53	22.87

1) Nach: Verkehrs-Wirtschaft Nr. 34, Jahrg. 3 v. 31.8.1951, S.1.

2) Tatsachen und Zahlen, 16. Folge, 1952, S. 9.

Die Kraftstoffpreise erlebten, nachdem sie vor und nach dem II. Weltkrieg verhältnismäßig konstant geblieben waren, ab 1948 enorme Steigerungen bis über 50 %, die aber letztlich aus Erhöhung der Belastungen resultierten. Eine schwache Minderung erfuhren die Benzinpreise in letzter Zeit durch Preisnachlässe der Mineralölfirmen, hingegen wurdendie Dieselölpreise 1955 stark erhöht. Um die Preisbewegung besonders veranschaulichen zu können, wurde sie in Abbildung 10 [1] graphisch festgehalten. Nach Auflösung des Zentralbüros für Mineralöle im Februar 1951, in dem sich die Mineralölfirmen zusammengeschlossen hatten, wurden die Zapfstellenpreise genauestens auskalkuliert und mit den Transportkosten koordiniert. Daher ergibt sich eine Schwankung des Preises für Dieselkraftstoffe um 2 - 2,5 Pfg. und für Benzin um 5 Pfg. je nach der Entfernung zwischen Hersteller und Verbraucher.

Die Beförderungssteuer beträgt nach dem Stande vom 13.6.1955 für den Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienfernverkehr und im Gelegenheitsverkehr 10,714 % des tarifmäßigen Beförderungspreises. Der Orts- und Nachbarortsverkehr ist beförderungssteuerfrei. Der Güternahverkehr ist ebenfalls beförderungssteuerfrei (jedoch umsatzsteuerpflichtig!); im Güter- und Möbelfernverkehr müssen 6,543 % der tarifmäßigen Fracht an den Fiskus abgeführt werden, der Werkfernverkehr zahlt seit dem 1.4.1958 5 % Beförderungssteuer. [2]

Steuerermäßigungen bzw. -befreiungen sind für die Beförderung von Arbeitern, Schülern u.dgl. und für Kohlen vorgesehen. Die Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr wird durch einen Radius von 50 km Luftlinie bestimmt, der vom Mittelpunkt des Ortes, an dem der Unternehmer seinen Wohn- oder Geschäftssitz hat bzw. das Fahrzeug beheimatet ist, aus gerechnet wird. [3]

Um ein Bild davon zu geben, welche Einnahmen der Fiskus aus dem Kraftverkehr auf direktem Wege durch Kfz.-Steuern, Mineralölabgaben und Beförderungssteuer zieht, seien einige Zahlen für das Bundesgebiet (ohne Westberlin) genannt:

---

1) s. Anhang, S.188.

2) Beförderungssteuergesetz v. 13.6.1955.

3) Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Nr. 92, Jahrg.6, vom 17.11.1951, S. 9.

Die Kfz.-Steuer erbrachte im Kalenderjahr	1949	307,7	Mio DM	1)
"	1950	338,4	" "	1)
"	1951	396,4	" "	2)
"	1952	455,4	" "	3)
"	1953	514,6	" "	4)
"	1954	580,6	" "	5)
"	1955	707,8	" "	6)
"	1956	813,8	" "	6)
Die Mineralölsteuer ergab im "	1949	45,0	" "	1)
"	1950	67,3	" "	1)
"	1951	454,6	" "	2)
"	1952	577,0	" "	3)
"	1953	721,5	" "	4)
"	1954	771,7	" "	5)
"	1955	1119,9	" "	6)
"	1956	1393,9	" "	6)

Die gesamte Sonderbelastung der Kraftverkehrswirtschaft betrug unter Berücksichtigung der im Kraftstoffpreis enthaltenen Sonderabgaben und unter Beschränkung auf den anteilmäßigen Kraftstoffverbrauch der Kraftverkehrswirtschaft im Rechnungsjahr (1.4.-31.3.)

		dazu Beförderungssteuer:	
1949/50	422 Mio DM	47,8 Mio DM	
1950/51	569 " "	45,3 " "	
1951/52	953 " "	97,3 " "	
1952/53	1240 " "	120,8 " "	
1953/54	1460 " "	~ 140 " "	
1954/55	1610 " "	~ 165 " "	
1955/56	2230 " "	~ 220 " "	
1956/57	2630 " "	~ 250 " "	6)

1) Tatsachen und Zahlen, 15. Folge, 1951, S. 9.

2) Tatsachen und Zahlen, 16. Folge, 1952, S. 9.

3) Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 9.

4) Tatsachen und Zahlen, 18. Folge, 1954, S. 16.

5) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 16.

6) sämtliche Zahlen aus: Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 213/14.

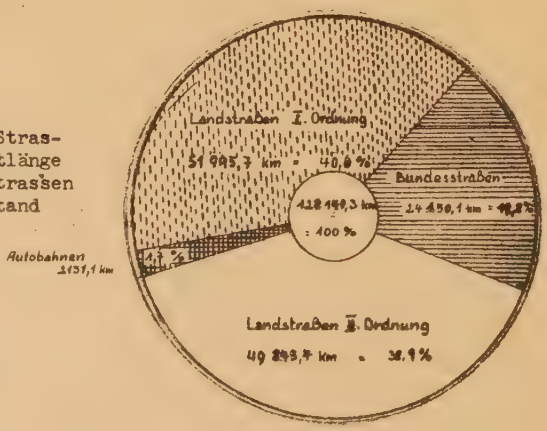
d) Das deutsche Straßennetz.

Das deutsche Straßennetz galt einmal als eines der hervorragendsten in Europa durch die Güte des Zustandes, durch seine Verästelung und durch seine sorgsame Linienführung im Hinblick auf verkehrliche Zweckmäßigkeit und landschaftliche Reize. Seine verkehrswirtschaftlich bedeutendste Ergänzung und Krönung erfuhr es durch den Bau der vorbildlichen Autobahnen. Durch Kriegs- und Nachkriegszeiten hat sich aber in mancher Hinsicht etwas geändert und zwar nicht gerade zum Vorteil.

Anfang 1954 betrug die Länge der Bundesstraßen im Bundesgebiet 24 150,1 km, die der Autobahnen 2 151,1 km bei einer Gesamtlänge aller klassifizierten Straßen und Autobahnen von 128 140,3 km [1]. Unter den Ländern steht Bayern mit einer Gesamtstraßenlänge von 26 000 km an der Spitze gefolgt von Baden-Württemberg mit 23 000 km, Niedersachsen mit 22000 km, Nordrhein-Westfalen mit 21 000 km und Hessen mit 15 000 km. Abbildung 4 zeigt, welchen Anteil die einzelnen Straßenklassen an der Gesamtlänge der klassifizierten Straßen in der Bundesrepublik haben.

Abbildung 4 [2]

Anteil der einzelnen Strassenarten an der Gesamtlänge der klassifizierten Strassen in Westdeutschland. Stand 1954.



1) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 202.

2) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge. 1955, S. 202.

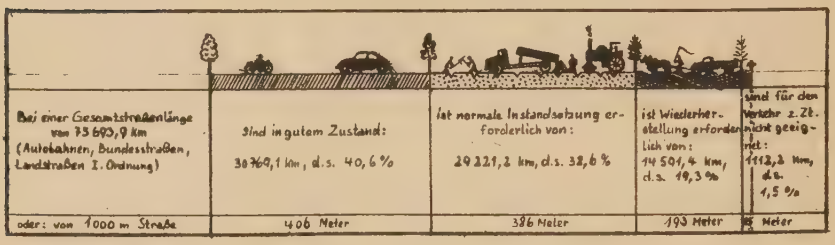
Der Anteil der Autobahnen ist auffallend gering und auch die Bundesstraßen sind mit einer halben Länge der Straßen I.Ordnung noch verhältnismäßig schwach beteiligt. Diese Tatsache wird dadurch noch bedeutungsvoller, daß weitaus der meiste Verkehr auf die Benutzung dieser Straßen angewiesen ist. Eine weitere Komponente, die den Strassenverkehr zum Teil beträchtlich zu beeinflussen im Stande ist, ist der Zustand der Straßen. Und der ist gerade in den Jahren seit dem Kriegsende besorgniserregend geworden. Hierüber kann uns eine ältere Statistik genaueres sagen, für die späteren Jahre sind keine Angaben vorhanden. In gutem Zustand befanden sich Anfang 1951 55 % der Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen und Straßen I.Ordnung) des ehem. Württemberg-Badens, 51 % der Straßen Nordrhein-Westfalens und Bremens [1]. Während Bayerns Straßen immerhin noch zu 36 % gut waren, waren nur je 27 % der Straßen in Schleswig-Holstein, dem ehem. Baden und Lindau als gut anzusprechen. Eine Wiederherstellung ist für ein Viertel der genannten Straßenarten in den Ländern Bayern, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hessen erforderlich; 5 % der Autobahnen, Bundesstraßen und der Straßen I.Ordnung sind in Schleswig-Holstein und Niedersachsen für den Verkehr nicht geeignet. Das sind sehr bestürzende Angaben; sie sind nicht viel anders, wenn sie, wie aus Abbildung 5 ersichtlich, für das ganze Bundesgebiet gemacht werden: es klingt kaum glaublich, daß 1951 im Bundesgebiet nur 40 % der Länge der wichtigsten Straßen in gutem Zustand waren, 60 % waren instandsetzungsbedürftig oder überhaupt nicht für den Verkehr geeignet.

Daß der Zustand der deutschen Straßen auch heute noch beträchtliche Mängel aufweist, wird jeder Kraftfahrer aus eigener Erfahrung bestätigen können. Durch die inzwischen enorm gewachsene Verkehrsdichte macht sich die Unzulänglichkeit des Straßennetzes noch auf andere Weise bemerkbar: ein großer Teil der Straßen ist zu schmal und ungünstig trassiert (Kurven, starke Steigungen und Gefälle) oder die Straßendecke ist nicht mehr modernen Anforderungen gewachsen. Darüber hinaus sind viele Straßen nicht winterfest angelegt und daher besonders anfällig für Frostaufbrüche. In den ersten Monaten eines Jahres müssen jeweils für wichtige Verbindungsstraßen vorsorglich Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden.

---

1) u.die folg. Zahlenangaben: Tatsachen und Zahlen, 16.Folge, 1952, S. 175.

Abbildung 5: Zustand der klassifizierten Straßen (einschl. Autobahnen, jedoch ohne Landstraßen II. Ordnung) im Bundesgebiet. Stand Anfang 1951.



Was geschieht nun seitens der Behörden, um der täglich zunehmenden Verschlechterung des Straßenzustandes Einhalt zu gebieten resp. welche Mittel werden für den Straßenbau ausgegeben? Die Seiten der Presse füllen sich immer mehr mit Berichten über die unhaltbaren Zustände unserer Straßen, die Kraftfahrzeugfachpresse führt einen erbitterten Kampf gegen die tatsächliche oder vermeintliche Vernachlässigung des Straßenbauproblems und nicht zuletzt setzen sich Industrie- und Fremdenverkehrsverbände nachdrücklichst für besonders schwerbetroffene und wichtige Verkehrsgebiete ein.

Die Fachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie führte im September 1950 eine Straßenbautagung durch. Dabei wurde festgestellt, daß insgesamt 10 Mia DM erforderlich seien, um das westdeutsche Straßennetz modernen Erfordernissen entsprechend auszubauen. Jährlich seien außerdem zur Unterhaltung der Autobahnen und Bundesstraßen 265 Mio DM notwendig. [1] Adamek und Saake teilen mit [2], daß im Rechnungsjahr 1950 vom Bund, den Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden für Neubau und Unterhaltung aller Straßen 677,4 Mio DM ausgegeben wurden, für Kriegsschädenbeseitigung 202,3 Mio DM, demnach insgesamt 879,7 Mio DM. Auf Neubau und Unterhaltung von klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen I. und II.Ordnung) entfielen 377,2 auf Kriegsschädenbeseitigung 94,9 Mio DM. [3]

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 38, Jahrg. 2 v. 29.9.1950, S. 3.

2) Adamek und Saake, Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, Bielefeld 1952.

3) Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 9.

Im Rechnungsjahr 1951 wurden für Neubau und Unterhaltung der klassifizierten Straßen rd. 400, für deren Kriegsschädenbeseitigung rd. 100 Mio DM verwandt, während das Rechnungsjahr 1952 für diese beiden Posten rd. 450 und 150 Mio DM vorsah. [1] Die Gesamtausgaben von Bund, Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Beseitigung von Kriegsschäden, zum Neubau und zur Unterhaltung aller Straßen beliefen sich 1950/51 auf rd. 1000 Mio DM, 1953/54 auf rd. 1 800 Mio DM. [2]

Um nun Antwort auf die vielfachen Vorwürfe der Kraftfahrzeugfachpresse, die Kfz.-Steuern würden zweckentfremdet verwendet werden [3], zu geben, stellen wir die Ausgaben für Neubau, Unterhaltung und Kriegsschädenbeseitigung an Straßen (wie oben ausgeführt) den Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuern usw. gegenüber:

1	2	3
Tabelle 11 [2]	Sonderlasten des Kraft-Verkehrs (Kfz.-Steuer, Mineralölzölle, Mineralölsteuern) in Mio DM	Ausgaben für Neubau, Unterhaltung und Kriegsschädenbeseitigung in Mio DM
Rechnungsjahr:		
1949/50	422	771,5
1950/51	569	896,3
1951/52	953	1045,5
1952/53	1240	1205,0
1953/54	1460	1378,3
1954/55	1610 [4]	1484,3 [4]
1955/56	2230 [4]	2105,4 [4]

1) Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 9.

2) Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 209. Anm.: Die tatsächlichen Ausgaben für Neubau, Unterhaltung und Kriegsschädenbeseitigung des Straßennetzes sind höher als hier unter "Ausgaben" angegeben, für 1953/54 z.B. um 417 Mio DM. Diese Mehrausgaben werden aus unmittelbaren Einnahmen beim Verwaltungszweig Straßenwesen (z.B. Anliegerbeiträge) gedeckt, sind aber für unseren Vergleich nicht von primärer Bedeutung.

3) so z.B. Das Auto, Nr. 5, Jahrg. 6, v. 24.2.1951, S. 131.

4) Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 209/10.

Der VDA meint in einer Fußnote [1] zu den Einnahmen aus den Sonderlasten, die genannten Zahlen stellten die untere Grenze dar; gleichviel ob die Einnahmen noch etwas höher tendieren sollten, es ist unerheblich gegenüber der Tatsache, daß an Überschüssen nicht mehr viel bleiben kann, nachdem die Ausgaben für Straßenbauten subtrahiert sind. [8]

Unser abschließendes Urteil über den Zustand der Straßen und ihre Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Anforderungen des Straßenverkehrs müssen wir in der Feststellung zusammenfassen, daß dieser erschreckend schlecht und jene dadurch stark herabgemindert wird. Es muß aber last not least noch gesagt werden, daß der üble Straßenzustand eine sehr bedeutsame Ursache für Straßenverkehrsunfälle aller Art ist: 1950 wurden 7,5 % von 213 734 geklärten Straßenverkehrsunfällen [2] durch den Strassenzustand [3] verursacht, 1952 9,1 % von 431 501 [4], 1954 13,2 % von 708 081 [5] und 1956 13,5 % von 903 034 [6].

e) Die Kraftfahrzeugindustrie.

Daß die deutsche Kraftfahrzeugindustrie einen wichtigen volkswirtschaftlichen Faktor darstellt, wurde schon näher ausgeführt.[7] An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, daß sie den deutschen Kraftverkehr mit den Fahrzeugen ausrüstet, die dieser benötigt, um allen Verkehrsanforderungen und -aufgaben gewachsen zu sein. Von geringen Ausnahmen (Import ausländischer Fahrzeuge) abgesehen, liefert sie Personenautos, Lastkraftwagen, Omnibusse und Anhänger in allen Größen und Leistungsklassen, für alle Zwecke und in jeder Ausführung, auch in den spezialisiertesten. Im Bundesgebiet befassen sich im Wesentlichen 10 Unternehmen mit der Produktion von P e r s o n e n k r a f t w a g e n, von

---

1) siehe Tatsachen und Zahlen, Folge 17, 1953, S. 9, Fußnote 1.

2) siehe Tatsachen und Zahlen, 15. Folge, 1951, S. 15.

3) Straßenglätte und Schlüpfrigkeit inbegriffen.

4) siehe Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 213.

5) siehe Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 237.

6) siehe Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 236.

7) s.S. 68 f.

8) Freilich liegen die Ausgaben seitens des Bundes für Straßenbau - für sich betrachtet - weit unter den Einnahmen, die dem Bund durch Sondereinnahmen aus dem Kraftverkehr zufließen. Im Rechnungsjahr 1955/56 z.B. wurden durch den Bund (ohne Länder und Gemeinden) 471,5 Mio DM für das Straßenwesen ausgegeben, während ihm durch Mineralölsteuer und -zoll, sowie durch Beförderungssteuer 1735 Mio DM zugeführt wurden. (s. Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 212/13.)

denen das Volkswagenwerk (Wolfsburg), Opel (Rüsselsheim), Daimler-Benz (Stuttgart) und die Bremer Borgward-Gruppe zu den "Großen 4" zählen, die allein (1954) 85 % der Gesamtproduktion stellten. [1] Es darf hierzu bemerkt werden, daß ein derartiges Verhältnis in den wichtigsten automobilbauenden Ländern ebenfalls anzutreffen ist und daß eine solche Relation im Hinblick auf eine günstige Preisgestaltung für den Konsummarkt durchaus wünschenswert ist. [2]

L i e f e r- und L a s t k r a f t w a g e n mit Nutzlasten von 0,3 - 12,5 t werden in 19 westdeutschen Werken (1954) produziert [1]; das Schwergewicht der Produktion liegt bei den leichteren Einheiten bei VW, bei den mittelschweren bei Daimler-Benz, in der schweren Klasse bei Daimler-Benz und Krupp.

12 Werke befassen sich im Bundesgebiet mit der Herstellung von K r a f t o m n i b u s s e n (1954). Auch hier dominiert wieder Daimler-Benz mit großem Abstand vor den nächsten beiden Ford und Büssing. [3]

Wie die Produktion von Personen- und Lastkraftwagen vor und nach dem Kriege verlief, zeigt uns Abbildung 11 (Anhang S.189). Man beachte: 1. die Lkw.-Produktion überrundete 1950, die Pkw.-Produktion 1951, die Vorkriegserzeugung, 2. die Produktionszahlen beziehen sich für die Zeit vor dem Kriege auf das ganze Reichsgebiet, nach dem Kriege jedoch nur auf Westdeutschland, womit ein wichtiges Kfz.-Produktionszentrum der Vorkriegszeit (Sachsen) wegfällt, 3. den steilen Anstieg der Produktionskurve, 4. Material- und Kapitalknappheit brachten in den Jahren 1945/48 bis 1952 viele Schwierigkeiten, 5. die Motorisierung wurde von 1933 - 1939 von Seiten des Staates ganz erheblich gefördert, seit 1945 nicht (eher im Gegenteil!), 6. die Produktionsstätten wurden nach dem Kriege zum größten Teil aus dem Nichts aufgebaut, da sie entweder zerstört, demontiert waren oder in der Ostzone lagen, 7. 1951 war konstruktiv und qualitativ der Anschluß an das Ausland wieder erreicht; in den Folgejahren konnten sich einzelne Fahrzeuge in die internationale Spitzenklasse

---

1) vgl. hierzu: Produktion von Kraftwagen und Straßenzugmaschinen im Bundesgebiet 1954, in Tatsachen und Zahlen, 19. Folge, 1955, S. 20/21.

2) Wegen der preissenkenden Wirkung der Großserienerzeugung.

3) vgl. hierzu: Produktion von Kraftwagen und Straßenzugmaschinen im Bundesgebiet 1952, in Tatsachen und Zahlen, 17. Folge, 1953, S. 24/25 f.

einreihen, schufen dank ihrer vorbildlichen Konstruktion neue Wertmaßstäbe oder errangen sonstwie eine Vormachtstellung im Absatz.

Hier darf man wohl ohne Übertreibung auf das (viel zitierte) "deutsche Wunder" hinweisen.

3. Die Stellung des Kraftverkehrs im Wettbewerb.

a) Die Struktur des Kraftverkehrs als Wettbewerbsfaktor.

Der Kraftverkehr tritt am Verkehrsmarkt in einer Summe von Einzelanbietern auf, wobei seine Struktur als privatwirtschaftlich-individuell bezeichnet werden kann. Aus der Sicht des Wettbewerbes betrachtet, bedeutet das, daß hunderttausend Unternehmer des Kraftverkehrs in Konkurrenz stehen mit einem Führungskollegium an der Spitze der Bundesbahn. Die Hauptverwaltung der Bundesbahn bestreitet mehr als die Hälfte des Marktanteils, die unzähligen Individualisten dagegen müssen sich in knappe 25 % teilen. So betrachtet, könnte tatsächlich für den Kraftverkehr ein hoffnungsloses Bild entstehen. Aber gerade die "Atomisierung" des Verkehrsträgers Kraftverkehr gegenüber der Geschlossenheit der Bahn gibt diesem die Möglichkeit, überall und jederzeit in die Lücken und Ritzen einzudringen, die sich im morschen Gebäude der Eisenbahnvorherrschaft in immer größerer Anzahl zeigen. Einmal dort festgesetzt, ist es nicht mehr schwer, die Risse zu vergrößern und Teil um Teil zum Einsturz zu bringen. Damit soll nun keineswegs behauptet werden, der Kraftverkehr würde mit seinem Eindringen in den Bereich der Eisenbahn ein Zerstörungswerk vollbringen, sondern der wirtschaftliche Auslese-prozeß gibt dem Kraftwagen die Chance, seine Überlegenheit in mancher Hinsicht durchzusetzen. Mit anderen Worten: Schon die Tatsache, daß der Kraftverkehr nicht nach bestimmten Richtlinien zentral geleitet wird, sondern überall da, wo sich ein lohnendes Angebot für ihn ergibt, zugreifen kann, verschafft ihm einen Vorsprung der Bahn gegenüber. Die Grenzen des "lohnend" abzustecken bzw. diese immer weiter vorzutreiben, ist Sache der unternehmerischen Fähigkeit, die hier wahrlich ein reiches Betätigungsfeld findet.

Dem kollektiven Massentransport steht die individuelle Bedienung, dem zentral geleiteten Mammutbetrieb in staatlicher Regie die Masse frei-unternehmerischer Einzelleistungen in privater Sphäre gegenüber. Es liegt auf der Hand, daß letztere erheblich anpassungsfähiger, oder

wenn wir so sagen wollen, vitaler ist. Diese strukturelle Bedingtheit mit allen sich daraus ergebenden Folgen bildet das "Prä" des Kraftverkehrs an allen den Schnittpunkten, wo die Nachfrage individuelle Behandlung und kalkulative Beweglichkeit fordert. Die individuell-privat-wirtschaftliche Struktur, nicht ein nach einem staatlichen Programm gelenkter Einsatz, ermöglichte dem Kraftverkehr überhaupt erst das Konkurrieren in diesem Ausmaße. Oder mit umgekehrten Vorzeichen formuliert: jeder Versuch, den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zu ordnen, muß auf Seiten des Kraftverkehrs letztlich auf eine Änderung seiner Strukturmerkmale hinauslaufen.

b) Hemmnisse und Grenzen des Kraftverkehrs im Wettbewerb.

aa) Steuern und Abgaben.

Mit den fiskalischen Belastungen haben wir uns schon auseinandergesetzt. [1] Für den Werkverkehr, der nach seinen eigenen Rentabilitätsgesetzen fährt, ist dies eine zweiseitige Angelegenheit. Einerseits wird seine Ausdehnung in gewissen Grenzen gehalten, andererseits verführt gerade die Steuergesetzgebung dazu, seinen Einsatz zu intensivieren. Einmal locken die Absetzbarkeit von der Steuer sowie die Abschreibungsmöglichkeiten den Unternehmer zur Inszenierung eines eigenen Werkverkehrs (obwohl oft gar nicht nötig) und sind dann die Fahrzeuge hierfür vorhanden, müssen sie aus Rentabilitätsgründen möglichst gut ausgenützt werden, denn die fixen Kosten werden anteilsmäßig umso niedriger, je höher die Fahrleistung ist. Die Brennstoffkosten und damit die darin enthaltenen Abgaben werden dabei oft vernachlässigt.

Wirksame Hemmnisse durch Steuern und Abgaben findet eigentlich nur der gewerbliche Kraftverkehr, der diese in seine Rentabilitätsberechnungen als entsprechende Kostenfaktoren einbauen muß.

bb) Transportraum- und Gewichtsbegrenzungen.

Wirkliche Grenzen, u.zw. unüberschreitbare, findet der Verkehr auf der Straße in den Transport- und Gewichtsbegrenzungen. Diese sind bedingt durch die Anlagen der Verkehrswege und durch die Verkehrsregeln auf der Straße. Die Straßenverkehrszulassungsordnung vom 24.8.1953

---

1) s.S. 98 ff.

schreibt für Fahrzeuge und Lastzüge folgende höchstzulässige Maße und Gewichte vor:

höchstzulässige	Gesamtbreite	2,50	Meter	1)
"	Gesamthöhe	4,00	"	1)
"	Gesamtlänge	20,00	"	1)
höchstzulässiges	Gesamtgewicht je Achse	10	Tonnen	2)
"	" je Zug	40	"	2)

Im Rahmen der Neuordnung des Straßenverkehrs verordnete der Bundesverkehrsminister im März 1956 eine Beschränkung der ges. Lastzuglänge auf 14 m bei einem max. Gewicht von 24 t und einem Höchstachsdruck von 8 t ab 1.1.1958 mit einer Übergangsfrist für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge bis 1.7.1960. [3]

Daß der Straßenunterbau und Brückenkonstruktionen einerseits und die Fahrbahnbreite andererseits von sich aus natürliche Grenzen setzen, leuchtet ohne weiteres ein; der Gesetzgeber mußte natürlich hier allgemein gültige Maßstäbe schaffen und umriß damit indirekt das Fabrikationsprogramm der Fahrzeugindustrie. Wie die Produktionsstatistik [4] verrät, liegt der Hauptausstoß der Lkw.-Klassen über 5 t bei etwa 6 - 7 t [5] (wobei eine kleine Verschiebung in den letzten Jahren zu schwereren Klassen unverkennbar ist), sodaß diese als etwa die optimale Fahrzeuggröße für den Straßengüterfernverkehr anzusehen sind. Schwerere Einheiten sind erheblich seltener und dienen oft nur Spezialzwecken.

Die gegebenen Fahrzeuggrößen einerseits und die Tatsache, daß nicht beliebig viele Anhänger zu Zügen gekuppelt werden können andererseits, sowie die durch die individuell-privatwirtschaftliche Struktur bedingte

---

1) § 32 StVZO.

2) § 34 Abs. 3 StVZO.

3) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 12, Jahrg. 8 v. 24.3.56.

4) siehe Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 56/57 u. 58/59.

5) Als typisches Beispiel eines Fahrzeuges dieser Nutzlastklassen sei das Modell Daimler-Benz 6600 genannt: 6 Zyl. Diesel-Motor, Hubraum 8276 ccm, 145 PS; Leergewicht 6030 kg, Nutzlast 7220 kg, Gesamtgewicht 13250 kg, zulässige Anhängelast 24000 kg; Länge 8200 mm, Breite 2500 mm; Höchstgeschwindigkeit 70,0 km/h, Normverbrauch 17,8 l/100 km; Preis 33 400.-- DM (März 1954); Produktion 1950: 150 (ab Okt. in Serie), 1951:1292, 1952:2155 Stck. (nach Motorrundschau, Nr. 5/1954, v. 10.3.1954, S. 168 u. Tatsachen und Zahlen 15, 16 u. 17. Folge.).

Einzelleistung weisen dem Straßengüterverkehr automatisch nur gewisse Transportaufgaben zu, während der andere aus den erwähnten Gründen einfach nicht übernehmen kann. Beispielsweise wäre der Kraftverkehr praktisch nicht in der Lage, den gesamten Kohlentransport vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland zu bewältigen. Er kann also damit schon nicht in voller Breite der Bahn gegenüber in Konkurrenz treten.

Ähnlich verhält es sich im Personenverkehr, wo räumliche und Gewichtsgrenzen die Transportkapazität einer Fahrzeugeinheit nach obenhin begrenzen. Auch hier ist der Kraftverkehr außerstande, Massentransporte über größere Entfernungen durchzuführen.

Es kann demnach zusammenfassend festgestellt werden, daß Staat und "Natur" dem Kraftverkehr Grenzen auferlegen, die zu überschreiten dem Kraftverkehr nicht möglich ist.

cc) Geschwindigkeitsgrenzen.

Für den Kraftverkehr galten nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung vom 24.8.1953 folgende Geschwindigkeitsvorschriften: für Personenfahrzeuge und Lastkraftwagen bis zu 2,5 t Nutzlast keine Geschwindigkeitsbeschränkungen, sofern diese nicht örtlicher Art und besonders durch Schilder gekennzeichnet sind. Lkw. über 2500 kg Nutzlast durften in geschlossenen Ortschaften nicht mehr als 40 km/h, außerhalb derselben (auch auf Autobahnen) nicht mehr als 60 km/h fahren [1]. Omnibusse galten als Personenfahrzeuge und waren wie diese in ihrer Höchstgeschwindigkeit unbeschränkt.

Durch eine Verordnung des Bundesministers f. Verkehr ist ab 1.9.57 eine neue Regelung der zulässigen Geschwindigkeiten eingeführt worden. Innerhalb geschlossener Ortschaften wird dadurch die Höchstgeschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgesetzt (Ausnahmen können erlaubt werden), außerhalb geschlossener Ortschaften gelten für PKW keine, für LKW und Omnibusse etwa folgende Beschränkungen: auf Autobahnen mit und ohne Anhänger 80 km/h (Omnibusse mit Personenanhänger 60 km/h), auf anderen Straßen ohne Anhänger 80 km/h, mit Anhänger 60 km/h. [2]

So bedauerlich und empfindlich die Geschwindigkeitsbegrenzung für den Lkw.-Verkehr ist (sie wird übrigens nicht allzusehr respektiert, wie man leicht

1) § 9, Abs. 4 StVO.

2) Verkehrswirtschaft Nr. 31, Jahrg. 9 v. 3.8.57.

als Straßenverkehrsteilnehmer feststellen kann), sie ist doch notwendig, da die technischen Voraussetznngen nach dem heutigen Stand noch nicht gegeben sind, um höhere Geschwindigkeiten für Schwerlastfahrzeuge gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Denn einerseits ist das Kraftfahrzeug nicht wie die Eisenbahn in der glücklichen Lage, eigene und nur für den augenblicklichen Benutzer eigens gesicherte Verkehrswege zu besitzen und andererseits wollen beispielsweise 40 t Gesamtgewicht aus 60 km/h herabgebremst sein und das noch auf kürzestem Wege, wie das die Situation auf der Straße oft erfordert. Dabei ist in diesem Beispiel eine Wucht von 555000 m/kg zu vernichten, die mit wachsender Geschwindigkeit bekanntlich im Quadrat zunimmt. Es ist ein Unding, wenn beispielsweise ein Lkw. mit 9000 kg Gesamtgewicht 94 km/h [1] erreicht und unverantwortlich, einen Omnibus mit 6800 kg Gesamtgewicht 125 km/h [2], einen anderen bei 15300 kg Gesamtgewicht 85 km/h [3] laufen zu lassen. Die hierbei auftretende kinetische Energie ist schon normalerweise nicht einfach zu beherrschen, bei Dauerbremsungen an langen Gefällen oder bei schlüpfriger Straße kann es zu schweren Katastrophen kommen.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß das eben Dargelegte keinerlei Polemik gegen das Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel darstellen soll, sondern hiermit soll lediglich gezeigt werden, daß dem Kraftwagen von Natur aus gewisse Grenzen hinsichtlich seiner Geschwindigkeit gezogen sind. Diese Grenzen in einem blinden Kampf um die Verkehrsnachfrage zu überschreiten, ist ebenso gefährlich wie unverantwortlich. Daß der Gesetzgeber sich hier einschaltet, darf demnach nicht als willkürlich oder zufällig bezeichnet werden.

c) Natürliche Vor- und Nachteile.

aa) Vorteile.

α) Jederzeitige Nutzbarkeit.

Der Kraftwagen ist in der Regel an keinen Fahrplan gebunden; er kann in die Dispositionen des Benutzers einbezogen werden, er richtet sich nach diesen. Er ist auch in räumlicher Hinsicht frei, er steht örtlich überall zur Verfügung, wo nur irgend eine Straße hinführt.

---

1) Katalogangaben für den Henschel HS 100.

2) Katalogangaben für den Graaff-Omnibus Junior R I.

3) Katalogangaben für den FAUN-Omnibus O 9 V.

Durch das Prinzip der Verbrennungskraftmaschine, durch die er angetrieben wird, ist der Kraftwagen frei von stationären Bindungen. Seine Inbetriebnahme fordert kaum Vorbereitung. Mit dem berühmten "Druck auf den Knopf" ist er da. Durch das heute weit verzweigte Tankstellen- und Kundendienstnetz ist sein Aktionsradius nahezu unbegrenzt und Pflege- und Instandsetzungsdienst erfordert keine feste Bindung an einen Ausgangsort. Eine erfahrungsreiche Entwicklung und eine reife Konstruktion geben dem Kraftfahrzeug heute eine fast vollkommene Zuverlässigkeit, oft weit über das konzipierte Lebensalter hinaus.

Nicht zuletzt aber sorgt sein großartiges Anpassungsvermögen für ein überall gleichmäßiges Angebot.

Es ergibt sich also, daß jeder, der sich für seine Verkehrsnachfrage des Kraftwagens bedienen will, jederzeit und überall auf ihn rechnen kann.

β) Flächenwirkung.

Anknüpfend an das "Überall" des vorhergehenden Absatzes gelangen wir zu der Flächenwirkung, die den Kraftwagen auszeichnet und ihn so wettbewerbsfähig macht. Die an sich vorhandene "Ubiquität der Straße" - um einen Terminus von Alfred Weber [1] zu gebrauchen - kann der Lastkraftwagen wie der Kraftomnibus restlos ausnützen und wird dadurch zum idealen Fahrzeug auch und besonders abseits der großen Städte und Verkehrsverbindungen. Seine "Zweidimensionalität" läßt ihn flächenmäßig fast an jedem beliebigen Punkt auftreten, um Transportaufgaben entgegenzunehmen oder zu erfüllen.

An und für sich wäre die Hauptaufgabe des Kraftwagens, die Flächen zu erschließen und Verbindungen mit den Verkehrsknotenpunkten herzustellen. Das Sammeln von Verkehrsgut in verkehrsarmen Gebieten und dann dessen Überführung in die Verkehrszentren und die Verteilung an die einzelnen Empfänger sind für den Kraftwagen ein ureigenster Aufgabenbereich, den ihm kein anderes Verkehrsmittel streitig machen kann. Hier kann er also praktisch konkurrenzlos arbeiten.

Hätte Johann Heinrich von Thünen, der den Verkehr und die mit ihm verknüpften Standortbedingungen von besonderer Warte aus in seinem "Isolierten Staat" theoretisch untersuchte, den Kraftwagen als Verkehrsmittel gekannt, er hätte ihm zweifellos die Aufgaben des Flächendienstes zugewiesen. Wie überhaupt angenommen werden darf, daß das Kraftfahrzeug

---

1) s.a. Andreas Predöhl, Außenwirtschaft, Göttingen, 1949, S.108.

für Thünen ein Problem gewesen wäre, das seiner Theorie sicher neue Impulse gegeben hätte. Mit den klaren Gedanken und geradlinigen Überlegungen, die Thünen liebte, hätte er dem Kraftwagen seine bestimmten, ihm a r t e i g e n e n A u f g a b e n zugewiesen. Zwangsläufig hätte sich ergeben, daß das Kraftfahrzeug die Verbindung von der Stadt zur Peripherie zu übernehmen habe, sowie die flächenmäßige Verkehrserfassung des Hinterlandes überhaupt. Thünen hätte dann an seinem Modell die Beobachtung gemacht, daß der Einsatz des Kraftwagens neue Voraussetzungen und Daten ergeben hätte. Durch seine höhere Verkehrsleistung und die ihm eigene Integrationsfähigkeit wären neue Verhältnisse gegeben, die die Standortslehre sicher bedeutsam beeinflußt hätten. Die Transportkostenorientierung, eines der wichtigsten Probleme in Thünens Theorie, wäre in einem neuen Lichte erschienen. Es hätte sich ferner ergeben, daß beim Einsatz des Kraftwagens das Preisgefälle vom Zentrum des "Staates" zu seiner Peripherie hin geringer werden und der Einfluß der Stadt weiter hinaus auf das flache Land reichen würde.

So verlockend es an sich wäre, die Gedanken Thünens im Hinblick auf den Kraftwagen modifizierend weiter zu verfolgen, es würde jedoch über den Rahmen dieser Untersuchung hinausgehen. Soviel darf aber noch bemerkt werden, daß Thünen bei der Einfügung des Kraftwagens in seine Theorie einen Gesichtspunkt besonders hätte berücksichtigen müssen: den Kraftverkehr als selbständiges Gewerbe. Im Gegensatz zum Fuhrwerksverkehr, der seiner Theorie zu Grunde lag und der Thünen wohl ausschließlich als "Werks-Verkehr" vorschwebte, bildet der Kraftverkehr ein eigenes Gewerbe aus, das im Rahmen des "Isolierten Staates" seine eigenen Standortsgesetze und ein eigenes Gewinnstreben mit sich bringt. -

γ) Einfache Transportbedienung.

Für die Benutzung des Kraftwagens sind keine Bahnhöfe mit Bahnsteigen und Rampen nötig (Also ideale Voraussetzungen für Breitenarbeit), Haltestelle ist für ihn überall. Von den Spezialaufbauten ganz abgesehen, entspricht schon die Serienausführung der Kraftfahrzeuge mannigfaltigsten Anforderungen. Die Be- und Entladung von Ziegelsteinen kann fast genauso leicht vonstatten gehen wie die von Möbeln, wobei das Transportgut praktisch an Ort und Stelle verfrachtet werden kann.

Der Kraftwagen besticht also dadurch, daß er jederzeit und überall Transportgut aufnehmen und absetzen kann, ohne hierfür besondere Einrichtungen und Hilfsmittel in Anspruch nehmen zu müssen.

δ) Direkter Transport vom Versand- zum Zielort.

Die ursprüngliche Verkehrsbedienung im Landverkehr geschah wohl in direkter Verbindung von Ausgangs- und Endpunkt: das Transportgut wurde ohne Unterbrechung und Umladung dorthin gebracht, wo es benötigt wurde. Erst die arbeitsteilige moderne Verkehrswirtschaft brachte durch Umladen des Gutes auf das jeweils geeignete Verkehrsmittel rasche und rationelle Verkehrsbedienung mit sich. Mit dem Auftreten des Kraftwagens im Verkehrswesen wurde diese bewährte Gewohnheit der Verkehrswirtschaft jedoch wieder hinfällig. Es erwies sich, daß er oft noch schneller und nicht einmal unrationeller die gleichen Verkehrsbewegungen durchführen konnte, ohne daß man Zeit und Geld auf langes Umladen und Umrangieren verwenden mußte. Das alte Fuhrmannsgewerbe erlebte in ihm eine zweite, ungleich leistungsfähigere Auflage mit tonnenschweren Lastzügen.

Der Wunsch, das Transportgut auf direktem Wege (und im gleichen Fahrzeug) zum Zielort zu bringen, der in alten Zeiten Kaufmannszüge über hunderte von Kilometern ziehen ließ, ist in der verladenden Wirtschaft offenbar derart groß, daß er das Kraftfahrzeug geradezu in den Sattel hob, obwohl bis zu dessen Auftauchen der kombinierte Fuhrwerk-Eisenbahn-Kanal-Verkehr recht gut eingebürgert war. Es drängt sich zwangsläufig hierbei die Frage auf, ob wohl der Eisenbahnverkehr zu seiner Bedeutung hätte gelangen können, wäre der Kraftwagen vor der Eisenbahn erfunden worden.

Die Tatsache, daß Transportgut mittels des Kraftwagens auf direktem Wege vom Versand- zum Zielort, also im sogenannten "Haus-Haus-Verkehr" befördert werden kann u.zw. über lange Strecken bei einem relativ geringen Aufwand an Kosten und Zeit, läßt ihm eine ungeheuere Bedeutung, u.U. eine Vormachtstellung, im Wettbewerb zukommen.

ε) Schonung des Transportgutes.

Die unter γ) und δ) genannten Punkte bringen zusammen außerdem mit sich, daß das Transportgut weitgehendst geschont wird. Die Möglichkeit sorgfältiger Beladung am Versandort und Entladung am Zielort garantiert durch Vermeidung von Umladen Sicherheit für die Fracht. Daneben kann teueres Verpackungsmaterial gespart werden, da ja an der Ladung während des ganzen Transportvorganges nichts geändert zu werden braucht.

Bei der ausschließlichen Ladung für einen Auftraggeber ergibt sich außerdem noch durch Aufschriften oder Plakate am Fahrzeug eine billige

Reklamemöglichkeit.

Wir haben somit einen weiteren Pluspunkt für den Kraftwagen im Wettbewerb in der Tatsache, daß durch den Haus-Haus-Verkehr Gefahren von der Ladung in großem Umfange abgehalten werden und damit kostspielige Embalage vermieden wird.

ζ) Relativ kurze Transportzeiten.

Durch den Haus-Haus-Verkehr erübrigt sich das Umladen der Fracht und dadurch, daß der Kraftwagen eine relativ kleine, selbständige Transporteinheit bildet, fällt das Umrangieren weg. Das ergibt kostbaren Zeitgewinn während des gesamten Transportweges. Es bleibt somit fast ausschließlich die reine Fahrzeit, die zwischen Be- und Entladung liegt, als Faktor der in die zeitliche Kalkulation des Verkehrsnutzers einbezogen werden muß. Zeitraubende Aufenthalte sind praktisch nicht notwendig, wenn man auch berücksichtigen muß, daß der Kraftverkehr in der Regel nicht, wie die Bahn, während der Nacht in großem Umfange Fahrten durchführt. Dazu kommt noch, daß die Be- und Entladung allgemein viel rascher durchgeführt werden kann, was für die zeitliche Dauer des gesamten Transportvorganges ebenfalls günstig ist. Wenn wir auf S. 26f feststellten, daß die reine Fahrzeit eines Güterwagens der Bundesbahn nur 14 % der gesamten Lastlaufzeit beträgt, so ist das ein Wert, der als Vergleich zum Kraftverkehr herangezogen, bei jedem Fernfahrer schallende Heiterkeit auslöst.

Es erweist sich, daß der Kraftverkehr durch die genannten Zeitvorteile den gleichen Transportvorgang in kürzerer Zeit als die Bahn durchführen kann, wodurch ihm ein wesentlicher Vorteil im Wettbewerb entsteht.

bb) Nachteile.

α) Kleine Transporteinheiten.

Der Kraftwagen ist Individualist im Verkehr. So sehr er sich dadurch den Anforderungen der Nachfrage anpassen und damit wertvolles Terrain im Wettbewerb gewinnen kann, so hilflos steht er großen Massentransporten und Stoßverkehren gegenüber. Zweifellos gerät er hier der Bahn gegenüber ins Hintertreffen, die jederzeit darauf vorbereitet ist, ja im Betrieb a priori schon Einzelfrachten zu Massentransporten zu vereinigen sucht.

Der Kraftwagen bildet ein einzelnes, im Bedarfsfalle höchstens zu verdoppelndes Transportgefäß, dessen Kapazität sich aus seiner Größe resp.

Ladefähigkeit und aus der Häufigkeit seines Einsatzes ergibt. Der Häufigkeit des Einsatzes sind freilich Grenzen gesetzt. Eine Summierung einzelner Fahrzeuge - soll augenblicklich eine erhöhte Leistung im Großeinsatz erzielt werden - ist nicht der richtige Weg (schon im Hinblick auf die optimale Größe eines Kraftverkehrsunternehmens), das Manko der kleinen Transporteinheit des Kraftfahrzeuges zu überwinden.

Es bleibt also festzustellen, daß der Kraftwagen durch seine natürlich bedingte Individualität für geschlossene Massentransporte nicht geeignet ist. Ob er auf diese angewiesen ist oder danach trachtet, solche zu gewinnen, steht auf einem anderen Blatt.

β) Teuere Leerfrachten.

Die Eisenbahn hat es leicht, sie ist überall "zu Haus". Der Kraftwagen muß nach Ausführung seiner Verkehrsaufgabe möglichst seinen Heimatort wieder erreichen. Bei der Eisenbahn ist es gleichgültig, ob der Wagen, der sich seiner Fracht entledigt hat, wieder an den Ort seiner Beladung zurückkommt; denn dort springt für ihn ohne weiteres ein anderer ein. Der Lastkraftwagen wie der Omnibus hat einen Standort, zu dem er immer wieder zurückkehren muß. Kann er für diese Rückfahrt keine Ladung auftreiben, muß er leer zurückfahren. Das ist natürlich sehr kostspielig für ihn. Jeder Unternehmer trachtet daher nach Rückfrachten und da diese nicht immer ausreichend vorhanden sind, muß er sich auch oft mit weniger rentablen begnügen. Das belastet die Hauptfracht ganz erheblich. Die Kalkulation des Unternehmers muß daher die zwangsläufigen Leerfrachten berücksichtigen und wird daher in ihren Dispositionen, vor allem im Wettbewerb mit der Bahn, oftmals stark gehemmt.

γ) Höhere Unsicherheitsfaktoren.

Es ist ganz natürlich, daß der Fahrer, der sein Fahrzeug bedient und der dabei seinen Weg selbst aussuchen muß, der Hindernissen durch augenblickliche Dispositionen ausweichen muß und der (häufig) auftretenden Gefahrenmomenten mit seinem persönlichen Reaktionsvermögen begegnen muß, daß also dieser Fahrer eine ganze Reihe von Unsicherheitsfaktoren während des Transportvorganges einkalkulieren muß. Die Bahn, bei der jeder Angestellte seinen bestimmten Aufgabenbereich - auch was das Fahren anbelangt - erfüllt, wobei also weitgehendste Arbeitsteilung herrscht, erreicht auf ihren Fahrten ein ziemliches Höchstmaß an Sicherheit. Wetter,

fensichtlich verdankt gerade der Kraftverkehr seine hohe Wettbewerbsfähigkeit zum großen Teil diesen Fakten.

Wenn es jedoch darum geht, dem Kraftverkehr bei einer Neuordnung des Wettbewerbs eine ihm angemessene Rolle zuzuweisen, dann darf man an dieser Frage nicht achtlos vorbei gehen. Zwei Punkte sind bestimmend, diese Gedanken überhaupt zu erwägen: der Kraftverkehr tritt am Verkehrsmarkt einer in sich geschlossenen Phalanx (der Bahn) gegenüber, die zentral geleitet, ihre Wettbewerbspolitik in eine einheitliche und klare Linie festzulegen imstande ist. Der Kraftverkehr selbst kann diese Geschlossenheit, dieses einheitliche Handeln von Natur aus nicht erreichen. Geschlossenheit im "Kampf gegen die Bahn" ist nicht erstrebenswert, wichtiger ist die Forderung nach Geschlossenheit des Kraftverkehrs im Hinblick auf volkswirtschaftliche Aufgaben.

Der andere Punkt berührt eine etwas heikle Angelegenheit. Zwar scheint im Wettbewerb mit der Eisenbahn in den Reihen des Kraftverkehrs selbst Einmütigkeit zu herrschen, aber betrachtet man den Kraftverkehr für sich, so muß man manchmal erkennen, daß gewerblicher Kraftverkehr und Werkverkehr nicht gerade gut aufeinander zu sprechen sind, was durchaus verständlich ist. Was dem einen die Existenzgrundlage bildet, betreibt der andere gewissermaßen nur nebenbei, nur indirekt nach wirtschaftlichem Nutzen oder Rentabilität fragend. Wenn in einem geordneten Wettbewerb die wirtschaftliche Existenz nur durch die Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage geboten werden soll, dann darf auch kein subventioniertes Aussenseitertum, zu dem der Werkverkehr leicht werden kann, in Erscheinung treten.

Scheinen für die Schaffung eines Zweckverbandes genügend gravierende Momente vorhanden zu sein, so bietet dessen Verwirklichung doch einige Schwierigkeiten. Das Straßenverkehrsgewerbe ist seiner inneren Struktur nach zur Einbeziehung in ein großes Verkehrskartell wenig geeignet. Rittershausen meint: "Alle Mittel, es (das Straßenverkehrsgewerbe, d.Verf.) an bestimmte Tarife zu binden, indem man deren Unterschreitung etwa strafbar macht, müssen scheitern, da es sich um ein ungewöhnlich vielfältiges, elastisches, auf allen Landwegen und außerhalb aller Regeln sich bewegendes Gewerbe handelt, innerhalb dessen schärfste Gegensätze, etwa zwischen linienfahrenden Spediteuren und Tramp-Fahrern, bestehen." [1)]

---

1) Rittershausen, Bundesbahn im Wettbewerb, a.a.O. S. 22.

Es darf summa summarum gesagt werden, daß die Gefahr eines Chaos im Wettbewerb am Verkehrsmarkt umso größer ist, je mehr Unordnung in den Reihen des Kraftverkehrs herrscht, je weniger dieser sich an bestimmte Spielregeln hält und je willkürlicher die Vorteile des Kraftwagens zunutze gemacht werden. Also muß eine ordnende und lenkende Instanz, will sie höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen durch sinnvollen Einsatz der Verkehrsmittel bei einem nachfragebetonten Ausleseprozeß erreichen, darauf bedacht sein, Ordnung in die Reihen des Kraftverkehrs zu bringen, damit sie ein unverzerrtes Bild über die wirkliche Leistungsfähigkeit desselben gewinnen kann. Eine Ordnung wird aber nur über eine mehr oder minder starke Organisierung des Kraftverkehrs gelingen.

b) Abhängigkeit des Kraftverkehrs vom Außenhandel.

Der Kraftwagen ist, was seinen "Konsum" anbelangt, ein Exote; Kraftstoff, Öl und Gummi, diese Dinge, die ebenso typisch wie fundamental für ihn sind, können in Deutschland nach wie vor nicht in erforderlichem Maße gewonnen werden. Deutschland ist hier auf die Einfuhr aus Übersee und Nahost angewiesen. Es ist allen noch gut in Erinnerung, wie eine schlechte Devisenlage u.a. auch den Kraftverkehr lähmte. Wenn auch für den gewerblichen Kraftverkehr und für das Omnibusgewerbe im allgemeinen verhältnismäßig ausreichend Kraftstoffe, Öl und Reifen bereitgestellt werden konnten, so war es für die übrige Kraftfahrt einschließlich Werkverkehr doch ein Kampf um die kärglichen Kraftstoffkontingente.

Es dürfte wohl für jedermann einleuchtend sein, daß eine Verschlechterung auf dem Gebiet der Treibstoff- und Gummiversorgung empfindliche Einschränkungen hervorrufen und die Verkehrsversorgung automatisch auf devisenunabhängigere Verkehrsmittel (Eisenbahnen) umstellen müßte. (Suezkrise!)

c) Einstellung des Staates zum Kraftverkehr.

Für die Stellung des Kraftverkehrs im Wettbewerb ist in mancher Hinsicht die Haltung des Staates bedeutungsvoll. Sie kann für die Belange des Kraftverkehrs aufgeschlossen sein, sie kann aber auch hemmend auf die Entwicklung wirken, je nachdem, welche Bedeutung dem Kraftverkehr in wirtschafts- und verkehrspolitischer Hinsicht beigemessen wird. In letzter Zeit ergaben sich vielfach Erschwernisse für die Position

des Kraftverkehrs durch Verordnungen und Gesetze seitens des Staates, wohingegen vor dem letzten Kriege der Kraftverkehr großzügig gefördert wurde. Nach dem Kriege haben zunehmende Steuern und Abgaben die Lage des Kraftverkehrs erschwert und immer wieder wurden und werden Versuche unternommen, (wie z.B. mit Autobahnabgaben, Aufwandsteuer und Straßenentlastungsgesetz), den Straßenverkehr noch weiter zu belasten. Sehr beeinträchtigend wirken sich die seit 1956 in Kraft befindlichen Bestimmungen über das Sonntagsfahrverbot für Lastkraftwagen und die Herabsetzung der Maße und Gewichte [1] aus. [2] Die eigentümliche Haltung des Bundesverkehrsministers in Fragen der Abmessungen und Gewichte bietet hier vielleicht ein besonders drastisches Beispiel: Der Bundesminister für Verkehr setzte durch eine Verordnung im März 1956 die Maße und Gewichte, sowie die Achslasten für Lastkraftwagen und Anhänger erheblich unter den bis dahin gültigen Grenzen fest. Sämtlichen sachlichen Argumenten seitens des Kraftverkehrsgewerbes und der Kraftfahrzeugindustrie gegen diese als Willkürhandlung empfundene Maßnahme blieb er verschlossen. In der Zeitschrift "Verkehrs-Wirtschaft" können wir hierzu u.a. folgendes lesen: [3] "Es ist erstaunlich.., daß es dem Bundesminister gelungen ist, in der Bundesrepublik eine Neuordnung der Maße und Gewichte durchzusetzen, an der besonders bemerkenswert ist, daß sie

1. die geringsten, weit unter dem europäischen Standard liegenden Grenzwerte enthält, die in den wirtschaftlich und verkehrspolitisch vergleichbaren Ländern überhaupt vorkommen,
2. das einzige internationale Abkommen auf diesem Gebiet, das UN-Abkommen von 1949, bewußt ignoriert und damit
3. die Schaffung einer einheitlichen Lösung im EWG-Rahmen, die nach der Auffassung der anderen Mitgliedsländer der EWG, niemals unterhalb des UN-Abkommens möglich ist, erschwert, wenn nicht unmöglich macht,
4. im Gegensatz zu der einhelligen Auffassung nicht nur der gesamten deutschen Wirtschaft, sondern auch der in internationalen Gremien vereinigten europäischen Wirtschaft steht,
5. die Argumente der Verkehrssicherheit und der Straßenschonung ganz bewußt mißbraucht, um einem koordinationspolitischen Ziel zu dienen,

---

1) s.a.S. 11o.

2) s.a.S. 124 f.

3) Maße und Vermessenheit, Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 51/52, 10.Jahrg., vom 31.12.1957, S.16.

das in Deutschland wie in den anderen EWG-Ländern nicht nur umstritten ist, sondern, wie die Verhandlungen um den EWG-Vertrag gezeigt haben, weithin als falsch und undurchführbar angesehen wird,

6. während der ganzen Dauer des Streites zur Begründung in einem Maße auf unrichtige oder zumindest zweifelhafte Behauptungen gestützt worden ist, wie es bisher in keinem anderen Falle geschehen ist."

Die Bundesbahn besitzt in ihrem Bundesbahngesetz ein wirtschafts- und verkehrspolitisches Fundament, das u.a. ihre Beziehungen zum Staat und dessen Verhalten ihr gegenüber ziemlich genau abgrenzt und damit einen gewissen Schutz bietet gegen etwaige überraschende Abweichungen vom politischen Kurs. Der Kraftverkehr hingegen ist nach wie vor mehr oder minder der Willkür des Staates ausgesetzt, d.h. der Staat kann durch Verordnungen, Gesetze, durch steuerliche und Konzessionierungsmaßnahmen die Lebensbedingungen des Kraftverkehrs laufend verändern.

d) Ausbau der Straßen.

Sicherlich stellt es keine befriedigende Lösung der Wettbewerbsprobleme dar, wenn durch Vernachlässigung des Straßennetzes der Kraftverkehr in seiner Leistungsfähigkeit gehemmt wird und somit der Bundesbahnverkehr neuen Auftrieb erhält. Es muß sogar, um einen echten, leistungsabhängigen Einsatz der Verkehrsmittel zu gewährleisten, das Straßennetz in einen hervorragenden Zustand versetzt werden, damit die Kraftfahrt im Dienste des Verkehrs ihr Bestes leisten kann.

Ein Straßennetz, das durch Überalterung oder durch Witterungseinflüße (Frostaufbrüche!) unberechenbare Verkehrseinbußen verursacht, liefert vielleicht willkommene Argumente für die Verläßlichkeit des Bundesbahnbetriebes, begründet aber keineswegs eine mangelnde Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs an sich. Wenn es für die Bahn spricht, daß sie für die Zuverlässigkeit ihrer Verkehrswege selbst aufkommen muß und bereit ist, dafür große finanzielle Opfer zu bringen, so sagt das noch nicht, daß sich der Kraftverkehr daran ein Beispiel nehmen sollte. Es darf wohl angenommen werden, würde ihm aufgetragen werden, für seine Verkehrswege ebenfalls selbst zu sorgen - und er würde dies sicher gerne tun -, daß innerhalb kurzer Zeit ein vorzügliches Straßennetz allen Ansprüchen des Verkehrs genügen würde.

Nach den bisherigen Ausführungen kann wohl zusammenfassend festgestellt werden, daß es nicht darum geht, ob der Kraftverkehr durch eine Verbesse-

rung des Straßenzustandes noch wettbewerbsfähiger werden kann. Es muß notwendigerweise dafür Sorge getragen werden, daß er durch ein brauchbares Straßennetz seine volle Leistungsfähigkeit entfalten kann.

e) Die neueste Entwicklung.

Nach Abschluß der Erörterungen der Probleme des Schienenverkehrs haben wir schon die Notwendigkeit erkannt, auch der neuesten Entwicklung auf diesem Gebiet Rechnung zu tragen. Selbstverständlich ist auf dem Gebiete des Kraftverkehrs ebenfalls Wichtiges zu verzeichnen, sodaß ein gesonderter Abschnitt hierüber durchaus gerechtfertigt erscheint.

Kurze Erwähnung fand bereits das Sonntagsfahrverbot für Lastkraftwagen [1]. Nachzutragen ist noch, daß dieses Fahrverbot, das am 1.5.1956 in Kraft getreten ist, Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen und mehr betrifft und an Sonn- und einer Reihe gesetzlicher Feiertage gilt. Ausnahmen in besonders dringenden Fällen sind gestattet, aber genehmigungspflichtig. Das Fahrverbot gilt auch für ausländische Lastkraftwagen. [2] Sicherlich bedeutet es für den an Sonn- und Feiertagen besonders starken Straßenverkehr eine sehr wesentliche Entlastung, wenn die Lastzüge an diesen Tagen nicht verkehren dürfen und gewiß kann dadurch die Zahl von Straßenverkehrsunfällen wirksam vermindert werden. Dennoch läßt sich in der Sicht des Verkehrswettbewerbes die Feststellung nicht übersehen, daß der Kraftverkehr hier eine nur gegen ihn gerichtete Maßnahme hinnehmen muß, die ihn in seiner Wettbewerbsfähigkeit behindert. Das Straßenverkehrsgewerbe war daher sehr aufgebracht und wies darauf hin, daß der Prozentsatz des Güterfernverkehrs an Sonn- und Feiertagen nur 18 % des sonst üblichen Verkehrs betrage, hingegen bei der Bundesbahn immerhin 40 %. [3]

Etwas ausführlicher behandelt wurden schon die Maß- und Gewichtsbeschränkungen für den Straßenverkehr. [4], die der Bundesminister für Verkehr 1956 erlassen hat. Es muß aber an dieser Stelle nachgetragen werden, daß sich in der Zwischenzeit die Erregung in den betroffenen Kreisen noch in keiner Weise gelegt hat und man hofft noch immer auf eine Lockerung der bestehenden Bestimmungen. Selbst im Ausland wurde heftig gegen

---

1) s.S. 122.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 15, 8. Jahrg., v. 14.4.56, S. 1.

3) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 9, 8. Jahrg., v. 3.3.56, S. 1.

4) s.S. 110 und S. 122 f.

die nur in Westdeutschland so eng gefaßten Abmessungs- und Gewichtsbegrenzungen protestiert. Die Zentralarbeitsgemeinschaft für das Straßenverkehrsgewerbe meint, daß die Verordnung über Maße und Gewichte vom 21.März 1956 keinen Bestand haben könne, weil sie nicht nur für das betroffene Gewerbe und die Wirtschaft untragbar sei, sondern auch gegen die internationalen Normen verstoße. Eine Neubehandlung dieser Angelegenheit im Wirtschaftskabinett solle daher in Kürze erfolgen. [1] Wenn auch vom Bundesverkehrsminister zur Begründung der Gewichts- und Abmessungsherabsetzung angegeben wird, die Straßendecken sollen besser geschont und der Verkehr flüssiger gestaltet werden, [2] so läßt sich doch leicht erkennen, daß damit letzten Endes eine Beschränkung des Nettotonnenkilometerangebotes auf der Straße erzielt wird, wenn nicht an eine gleichzeitige Erhöhung der Kontingentzahlen im Straßenverkehrsgewerbe gedacht wird. Werden aber die Konzessionen im Güterfernverkehr erhöht - das bisherige Soll-Kontingent für den Güterverkehr wurde am 28.8.57 um 5500 Konzessionen auf 21000 Genehmigungen tatsächlich erhöht [1]-, so ergibt sich folgender Vorgang: anstelle einer kleineren Anzahl schwerer Lastzüge erscheint auf den Straßen eine größere Zahl nicht so schwerer Fahrzeuge. Ob das eine größere Schonung der Straßen bedeutet, mag dahingestellt bleiben, keinesfalls aber wird dann der Verkehr flüssiger vonstatten gehen. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet muß die Verordnung über die Herabsetzung der Maße und Gewichte als unverständlich angesehen werden.

Die aktuellsten Fragen des Straßenverkehrs tauchen gegenwärtig wohl im Zusammenhang mit dem Straßenbau und dessen Finanzierung auf. Um die Planung und den Ausbau der Bundesfernstraßen für die Zukunft sicherzustellen, setzte der Bundesverkehrsminister ein Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen [3] durch, wobei er den Widerstand insbesondere des Bundesfinanzministeriums zu überwinden hatte. [4] Die Finanzierung der Straßenbauprojekte wird allerdings in diesem Gesetz vom 27.7.1957 nicht festgelegt. Das Gesetz bestimmt, daß das Netz der Bundesautobahnen in drei Baustufen ausgebaut wird. Es werden ein vordringlich auszubau-

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 9, 10. Jahrg., v. 1.3.58, S. 1.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 5, 8. Jahrg., v. 4.2.56, S. 1 und
Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 34, 9. Jahrg., v. 24.8.57, S. 1.

3) Veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Nr. 45 vom 16.8.1957.

4) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 6, 9. Jahrg., vom 9.2.1957, S.1.

endes Straßennetz und ein im Interesse des Fremdenverkehrs aus- oder neuzubauendes Netz unterschieden. Der Ausbau und Neubau sonstiger Straßen wird, Bereitstellung der hierfür benötigten Mittel im Bundeshaushaltsplan vorausgesetzt, nicht ausgeschlossen. Nach § 4 des Gesetzes ist bei der Bemessung der Straßenbaumittel im Bundeshaushaltsplan in angemessener Weise auf die Entwicklung des Aufkommens der Mineralölsteuer, soweit sie der Kraftverkehr aufbringt, Rücksicht zu nehmen. Die dem Gesetz beigefügte Zusammenstellung der Baulängen der auszubauenden Bundesstraßen weist insgesamt 8060 km, die Zusammenstellung der neu zu bauenden Bundesstraßen rund 1050 km und die Zusammenstellung der als Bundesstraßen neu- oder auszubauenden Fremdenverkehrsstraßen 1315 km aus. [1)]

Auf dem am 5. und 6. Mai 1958 in München abgehaltenen Deutschen Straßentag führte Bundesverkehrsminister Seebohm aus, daß eine Besserung der Straßenverhältnisse mit den für 1958 geplanten Baumaßnahmen bereits in die Wege geleitet sei, Der für die Jahre 1958 - 1961 vorgelegte Vierjahresplan sei nur ein Anfang des gesetzlich festgelegten Ausbauplanes, zu dessen Durchführung 7 Mia DM erforderlich seien. Die Bereitstellung dieser Mittel sei durchaus möglich, denn nach vorsichtigen Schätzungen von Sachverständigen erbringe die Mineralölsteuer während dieser vier Jahre 7017 Mio DM. [2)]

5. Zusammenfassung.

Ein Urteil, das über die Aussichten des Kraftverkehrs im Wettbewerb gefällt werden soll, muß anders aussehen, wie das, das der Lage der Eisenbahn in derselben Situation gerecht werden will. Nicht allein wegen der technischen Verschiedenheit beider Verkehrsmittel. Auch die Position, in der die beiden Konkurrenten sich auf dem Verkehrsmarkt gegenüber stehen, ist grundlegend anders. Alle Überlegungen über den Verkehrswettbewerb führen immer wieder zu dem Schluß, daß die Bahn derjenige Teil des Verkehrsangebotes ist, der zu stützen und zu stärken ist im Wettbewerb um die Nachfrage, dagegen gleichen die Forderungen nach "Anpassung der Startbedingungen" bisweilen einem Halali, das dazu anspornen soll, den Kraftverkehr bei seinem Auftreten im Wettbewerb in die Enge zu treiben. Die Richtigkeit solcher Überlegungen und Forderungen soll hier nicht bestrit-

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 34, 9. Jahrg., vom 24.8.57, S. 1.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 19, 10.Jahrg., vom 10.5.58, S. 1.

ten werden, aber es läßt sich aus diesen Andeutungen unschwer der Schluß ziehen, daß die Positionen beider Wettbewerber sehr im Ungleichgewicht sind. Man könnte sagen, der Kraftverkehr ist zum "Maß der Dinge" geworden und eine Fragestellung in der Beurteilung der Wettbewerbsaussichten so formulieren:

a) vom Standpunkt der Eisenbahn aus: was kann ich tun, um besser und leistungsfähiger als der Kraftverkehr zu sein?

b) vom Standpunkt des Kraftverkehrs aus: wie kann ich es verhindern, daß die Eisenbahn mich aus meinen wettbewerbsentscheidenden Schlüsselpositionen verdrängt?

Die Beantwortung dieser Fragen wird sich im Verlauf der weiteren Ausführungen ergeben. Vorerst ist es wichtig, die Situation des Kraftverkehrs im Hinblick auf den Verkehrswettbewerb nochmals eindeutig zu kennzeichnen.

1) Der Kraftwagen als das Verkehrsmittel des Kraftverkehrs ist zu einem Faktor geworden, der aus dem Wirtschafts- und Verkehrsablauf nicht mehr wegzudenken ist. Nahezu 1,5 Mio Menschen (1954) finden durch ihn direkt oder indirekt Brot. Als begehrter Exportartikel bringt der Kraftwagen Westdeutschlands Wirtschaft wertvolle Devisen ein, wobei über 45 % der gesamten Autoproduktion in alle Welt gehen und der deutschen Wirtschaft zu großem Ansehen im Ausland verhelfen. Mit einer Kapazität von 35 Mia Nettotonnenkilometern dürfte der Güterkraftverkehr fast die Hälfte der Leistungsfähigkeit der Bundesbahn erreicht haben.

2) Der individualistische Charakter des Kraftwagens verleiht dem Kraftverkehr ein einzelunternehmerisches Gepräge, dergestalt, daß der Kraftverkehr im Ganzen durch eine Vielzahl von Unternehmungen aller Größen als Selbstzweck (gewerblicher Kraftverkehr) oder als Nebenzweck (Werkverkehr) nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben wird.

3) Der Kraftverkehr muß ein Straßennetz befahren, das nicht einmal zur Hälfte in einwandfreiem Zustand ist. Für 30 000 km klassifizierte Straßen ist normale Instandsetzung, für 15 000 km vollständige Wiederherstellung erforderlich, 1 100 km sind für den Verkehr unbrauchbar.

4) Der Fahrzeugbestand, der nach dem Kriege aus alten und primitiven Vorkriegsmodellen aufgebaut wurde, erreichte mittlerweile eine Höhe, die den Vorkriegsbestand um mehr als das Doppelte übertrifft. 1956

bevölkerten insgesamt 5 670 Mio Kraftfahrzeuge die Straßen Westdeutschlands, darunter 577 000 Lastkraftwagen mit 330 000 Anhängern und über 26 000 Omnibusse. Das führte im Zusammenhang mit dem unzulänglichen Straßennetz zu schwierigen Problemen.

5) Der Kraftverkehr ist außerordentlich hohen fiskalischen Belastungen ausgesetzt. Neben den allgemeinen Steuerlasten, die alle Unternehmungen zu tragen haben, müssen die Halter von Kraftfahrzeugen noch zusätzliche finanzielle Belastungen in Form von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern bezw. -abgaben und von Beförderungssteuer auf sich nehmen. Die genannten außerordentlichen Belastungen erbrachten 1950/51 615, 1952/53 1360, 1954/55 1775 und 1956/57 2880 Mio DM.

6) Der Kraftverkehr dürfte einen vorläufigen Höhepunkt seines Verkehrserfolges erreicht haben. Eine Ausweitung seines Verkehrsanteils dürfte unter den gegenwärtigen Wettbewerbsverhältnissen nicht angebracht erscheinen und im ganzen gesehen mit Verlusten verbunden sein, da jetzt schon eine Übersetzung des Transportraumes zu bemerken ist. Die gegenwärtige Verkehrspolitik scheint darüber hinaus eine Ausweitung des Kraftverkehrs nicht zu wünschen. Im Hinblick auf die Wettbewerbssituation bleibt zu sagen, daß der Kraftverkehr seine augenblickliche Position im Wettbewerb allenfalls behaupten kann, er wird sie aber kaum verstärken können.

II. Würdigung der Problematik von Schiene und Straße, insbesondere im Spiegel der Literatur. (Vorschläge zu ihrer Lösung)

1. Der Wettbewerb von Schiene und Straße.

Bevor wir dazu übergehen, den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße näher zu untersuchen, müssen wir uns darüber klar sein, welche Bedeutung dem Wettbewerb in der heutigen Wirtschaftsverfassung zukommt, aber auch welche Grenzen ihm auf dem Gebiete des Verkehrs gezogen sind. Die Erhard'sche "Soziale Marktwirtschaft" stellt, wie auch mehr oder minder alle liberalen Theorien der Vergangenheit und Gegenwart den Wettbewerb als Steuerungsmittel des Wirtschaftsablaufes in den Mittelpunkt. Je freier der Wettbewerb durchgeführt werden kann, umso leistungsfähiger, vielfältiger muß die Wirtschaft sein. Dabei stellt "die sich selbst regulierende Ordnung des freien Wettbewerbs" ein Prinzip dar, "das mit einem Minimum an Verwaltungsaufwand ein Maximum an Leistungsfähigkeit, Elastizität und Fortschritt verbindet". [1)]

Der Wettbewerb als "stimulierende Kraft und soziologisches Organisationsmittel", das "die letzte Leistungsenergie entfesselt und eine Rechtfertigung der in ihm erzielten Gewinne vom Standpunkte volkswirtschaftlicher Produktivität gibt" [2)], behält auch im Verkehrssektor entschieden seine eminente Bedeutung. Nur zeigt es sich, daß hier - ebenso wie im Geldwesen - dem Wettbewerb gewisse Grenzen gezogen werden müssen.

Das Verkehrswesen ist nicht nur Selbstzweck, es ist ein "unerläßlicher Pfeiler", "eine unerläßliche Bedingung für die interregionale Verknüpfung der arbeitsteilig kooperierenden wirtschaftlichen Teileinheiten" [3)]. Als solches hat es "unabwälzbare Gemeinschaftsaufgaben" [4)], die

---

1) Leonhard Miksch, Wettbewerb als Aufgabe, a.a.O., S. 210.

2) Alfred Müller-Armack, Wirtschaftslenkung und Marktwirtschaft, Hamburg, 1948, S. 96.

3) Alfons Schmitt, Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie; in der Festschrift für Adolf Weber "Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik" Berlin 1951, S. 273 ff. (zit. in: Otto Most, Soziale Marktwirtschaft, und Verkehr, Bielefeld 1954, S. 19.).

4) Röper, Die Konkurrenz und ihre Fehlentwicklungen, Untersuchungen über Störungen der Marktwirtschaft, Berlin, 1952, S.54.f. (zit.in: Otto Most, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, a.a.O., S. 20).

sich "nur unter Führung, Ordnung und Regelung des die Markt- und Gemeinwirtschaft zu einem organischen Ganzen zusammenfassenden Staates ausführen lassen". [1] Darüber hinaus kann sich das Verkehrswesen nur unvollkommen in das freie Spiel der marktwirtschaftlichen Vorgänge einordnen, da "die sonst in der Wirtschaft zu beobachtende Automatik der Preisbildung im Verkehrswesen versagt wegen des gerade ihm wesenseigenen Verhaltens der Marktpartner". [2] "Das Angebot am Verkehrsmarkt... ist ausgesprochen unelastisch" [3], es kann sich nicht mit derjenigen Elastizität auf die wechselnde Nachfrage einstellen, die zur Wiedergewinnung des gestörten Gleichgewichtes erforderlich wäre. [4] Weiter ist die Produktionsleistung im Verkehr nicht speicherbar, Produktion und Absatz erfolgen "uno actu" [5] und die Produktionsleistung ist absolut zweckgebunden, d.h. ein Ausweichen auf andere Wirtschaftsgebiete ist wegen der Zweckgebundenheit der Verkehrsanlagen und -werkzeuge nicht möglich. Demnach ist die Kapazität der Produktionsmittel identisch mit der Größe des Angebots an Produkten. [6]

Aus all dem ergibt sich, daß für das Verkehrswesen im Bereich einer Wettbewerbsordnung zumindest andere Wertmaßstäbe anzulegen sind als in den übrigen Wirtschaftsbereichen. Auch Vertreter liberaler Wirtschaftsformen erkennen daher durchaus an, daß neben dem Geld- und Kreditwesen vor allem auch das Verkehrswesen durch lenkende Eingriffe geordnet werden müsse. Müller-Armack z.B. glaubte der besonderen Verkehrssituation, die die Eisenbahn auf dem Verkehrsmarkt hervorruft, durch preispolitische Eingriffe Rechnung tragen zu können bzw. erklärte sich mit der Betriebsführung in öffentlicher Regie einverstanden, [7] eine Ansicht, die auch heute noch durchaus zu vertreten ist. Desgleichen Miksch; er führt das noch weiter aus, indem er eine "gebundene Konkurrenz" unter Zugrundelegung der mehr oder minder bekannten Kosten der verschiedenen Verkehrsarten "als Regulativ für die Verkehrslenkung" befürwortet. [8] Selbst

---

1) Otto Most, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, a.a.O. S. 20.

2) ders. S. 31.

3) ders. S. 31.

4) ders. S. 31.

5) ders. S. 31.

6) ders. S. 31.

7) Alfred Müller-Armack, Wirtschaftslenkung und Marktwirtschaft, a.a.O., S. 99.

8) Leonhard Miksch, Wettbewerb als Aufgabe, a.a.O., S. 146 u. die vorhergehenden.

Wilhelm Röpke kann nicht umhin, zuzugeben, daß eine bedingungslose Hineinstellung des Eisenbahnverkehrs in die "rauhe Luft des Wettbewerbs" nicht geraten erscheint. Er hält eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den beiden Konkurrenten für angebracht, wobei, wie er schreibt, die sich daraus ergebenden Probleme "außerordentlich erschwert (werden), da die beiden zur Grenzziehung gezwungenen Verkehrszweige zwei grundverschiedene Prinzipien der wirtschaftlichen Ordnung vertreten und gewichtige Gründe dagegen sprechen, die Grenzziehung ganz dem freien Wettbewerb zu überlassen". [1] Soweit die Bedeutung des Wettbewerbs in der freien Marktwirtschaft und seine Grenzen im Verkehrssektor.

Es liegt keineswegs im Wesen des Verkehrsangebotes, eine monopolistische Form anzunehmen [2], vielmehr beweist gerade der Kraftverkehr, wie sehr im Verkehrssektor dem Individualismus und der unternehmerischen Initiative freier Raum geboten wird. Wenn dennoch der Landverkehr zum überwiegenden Teil durch ein Mammutunternehmen, die Eisenbahn, bewältigt wird, dann hat dies neben historischen vor allem technische Ursachen. Diese Ursachen haben nun einmal zu der jetzigen Situation geführt, in der sich

Mammutbetrieb	-	Klein-u.Mittelbetriebe,
staatliches Unternehmen	-	private Unternehmen,
Beamte	-	Angestellte,
Tarif- und Fahrplanabhängigkeit	-	Selbstkostenorientierung und zeitliche Unabhängigkeit,
kollektiver Massentransport	-	Einzeltransporte,
Linienverkehr	-	Flächenverkehr

usw.

auf der Angebotsseite des Verkehrsmarktes im Wettbewerb gegenüberstehen. Es ist bei so vielen ausgeprägten Eigenheiten der beiden rivalisierenden Parteien kein Wunder, wenn bislang noch keine befriedigende Lösung des Wettbewerbsproblems gefunden werden konnte.

Zur Kennzeichnung der Wettbewerbslage auf dem westdeutschen Verkehrsmarkt darf folgendes festgestellt werden:

a) Im Güterverkehr teilt sich ein lokal ungebundenes Riesenunternehmen in die Nachfrage mit unzähligen kleineren und größeren Unternehmun-

---

1) Wilhelm Röpke, Die Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, Frankfurt a.M. 1954, S. 10.

2) Leonhard Miksch, Wettbewerb als Aufgabe, a.a.O., S.138.

gen. Im Personenverkehr treten schon zwei Großunternehmen von überlokaler Bedeutung auf, wenn man neben der Bundesbahn die Deutsche Bundespost berücksichtigt, die beide mit der Vielzahl von kleinen Unternehmen in privater Hand (von den kommunalen Verkehrsbetrieben kann hier abgesehen werden) konkurrieren.

Die Lage des Riesenunternehmens, das im wesentlichen den Verkehr auf der Schiene betreibt, hat sich im Laufe der Zeit sowohl in wirtschaftlicher als auch in verkehrlicher Hinsicht bemerkenswert verschlechtert, was dadurch hervorgerufen wurde, daß der Kontrahent Kraftverkehr einerseits seine Leistungsfähigkeit steigern konnte und andererseits die grundlegenden Schwächen des Eisenbahnverkehrs immer deutlicher zutage traten. Die besondere Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs [1] beruht auf seiner jederzeitigen Nutzbarkeit, seiner Flächenwirkung, seiner einfachen Transportbedienung, seines Haus-Haus-Verkehrs, der weitgehenden Schonung des Transportgutes und der relativ kurzen Transportzeit. Je mehr der Straßenverkehr diese Vorzüge ins Treffen schicken und je vielseitiger er auftreten konnte, umso mehr vermochte er die Bahn in Bedrängnis zu bringen. Die Schwächen des Eisenbahnverkehrs [2] sind: die Bindung an die Schiene, die Bindung an den Fahrplan, die umständliche Verfrachtungsweise und relativ lange Transportzeiten. Je weniger es der Bahn gelang, diese Nachteile zu beheben oder zu umgehen, umso weniger konnte sie dem Wettbewerb des Kraftwagens entgegen treten.

Wenn Rittershausen schreibt, der Kampf Schiene-Straße gleiche dem Kampf "Davids gegen Goliath" [3], so trifft er damit nicht ganz die Wirklichkeit, denn hier kämpft nicht irgend ein kleiner David, sondern dem Riesen steht ein ganzes Heer kleiner Davids gegenüber, die dem Goliath das Leben recht sauer zu machen verstehen.

b) In seiner privatwirtschaftlich-individuellen Erscheinungsform entspricht der Kraftverkehr haargenau den Forderungen der heutigen Wettbewerbswirtschaft. Er kann deshalb a priori des Beifalls der Anhänger dieser Wirtschaftsform - und das sind heute viele - sicher sein. Die Bundesbahn als staatliches Regieunternehmen stößt hier auf viel (voreingenommenen) Widerstand, Es gilt, die Aspekte des Wettbewerbs ganz nüch-

---

1) s.S. 112 ff.

2) s.S. 24 ff.

3) Rittershausen, Bundesbahn im Wettbewerb, a.a.O., S. 15.

tern zu betrachten. Man darf sich daher hierbei nicht daran stoßen, daß dem privatwirtschaftlichen Unternehmertum ein Staatsbetrieb gegenüber steht. Warum sollte sich dieser nicht auch in die Regeln des Wettbewerbs einfügen können, sobald einmal die Grundlagen eines geordneten Wettbewerbs gegeben sind. Es darf daran erinnert werden, daß auch in anderen Wirtschaftszweigen Staatsbetriebe inmitten privatwirtschaftlicher Konkurrenz stehen und da keineswegs die wirtschaftliche Ordnung stören. [1)]

c) Das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist auch ein wesentliches Kriterium, das die beiden so extremen Wettbewerbsgegner voneinander unterscheidet. Während in einem Fall Beamte das personelle Rückgrat bilden, sind im anderen Angestellte Träger der betrieblichen Leistungsfähigkeit; d.h. der Beamte, der seiner Dienststelle und seinen Dienstvorschriften gegenüber verantwortlich ist, hat nur indirekt teil am Wohlergehen seines Betriebes, sein Arbeitspensum vollzieht sich in genau festgelegten Bahnen und das Wissen um eine ausreichende Altersversorgung gibt ihm Sicherheit und Zufriedenheit.

Der Angestellte eines privatwirtschaftlichen Betriebes ist hingegen mit diesem auf Gedeih und Verderb verbunden. Die engere Beziehung zur Betriebsführung läßt ihn oft mehr Leistungen vollbringen, wenn es augenblickliche Auftragsspitzen notwendig machen. Die Sorge, daß mit einem evtl. Konkurs ihres Betriebes der Arbeitsplatz verloren geht, macht die Arbeitnehmer zu vielen Opfern fähig. (Für die Bundesbahn gibt es dieses Schreckgespenst nicht) Viele Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sind jedoch "Einmannbetriebe", die dadurch ungeheuer zäh und durch niedrige Fixkosten außerordentlich anpassungsfähig im Wettbewerb sind.

d) In der Natur der Eisenbahnen liegt es, daß sie ihre Verkehrsleistungen nicht wie eine Ware auf Abruf bereithalten können, sondern gewissermaßen den Transportfluß wie ein ständig laufendes Förderband aufrechterhalten müssen, wobei an den Umschlageplätzen Transportgut aufgenommen bezw. abgesetzt wird. In welche Richtung dieser "Transportfluß" geht, wielange der Transport zwischen zwei Orten dauert und wieviel man dafür bezahlen muß, geht aus den Fahrplänen und Tarifen hervor. Es ist demnach für den Verlader bzw. für den Reisenden sehr einfach, Dispositionen zu treffen und diese Verkehrsweise in seine Pläne einzukalkulieren.

---

1) z.B. Montanindustrie, Schiffsbau, Kraftfahrzeugindustrie.

Für die Bahn bedeutet dies aber einen großen betrieblichen Aufwand, der auch dann aufrechterhalten werden muß, wenn die Nachfrage nach Transportraum nicht so groß ist. Dem Fahrplan muß Genüge getan werden. Daß diese Unkosten in die Tarife einbezogen werden müssen, ist selbstverständlich und wenn diese Tarife einmal festgelegt sind, dann müssen sie auf lange Sicht eingehalten werden und können nicht bei wechselnder Auslastung (z.B. Sommer- und Herbstverkehr) der Nachfrage angepaßt werden.

Der Kraftwagen - vollends im Werkverkehr - tut sich hier erheblich leichter. Wenn der Güterkraftverkehr auch an die Tarife der Bundesbahn gebunden ist, d.h. er hat die Fracht nach den gleichen Tarifen zu berechnen, wie sie die Eisenbahn verwenden würden - , so kann er doch seine Unkosten besser der Verkehrslage anpassen. Der Kraftverkehr braucht nicht ständig seinen gesamten betrieblichen Apparat in vollem Einsatz zu halten, sondern er steht jederzeit auf Abruf bereit. Da er kurzfristig einsatzbereit und leicht dirigierbar ist [1], kann er seinen Verkehrsaufgaben genauso gut nachkommen, ohne einen mit hohen Fixkosten belasteten Betrieb zu benötigen.

Was aber die Tariftreue im Kraftverkehr anbelangt, so ist es ein offenes Geheimnis, daß diese nicht immer gewahrt wird. Die wettbewerbsbedingten Vorteile, die dem Kraftverkehrsunternehmer in tariflicher Hinsicht in den Schoß fallen, sind offensichtlich: "Einmal kann der Kraftwagen durch offene und versteckte Tarifunterbietung Transporte an sich ziehen. Hält er sich aber an die vorgeschriebenen Bahnfrachtsätze, dann fließt ihm wegen der hoch angesetzten Bahntarife ein zusätzlicher Gewinn (Differenzialrente) ins Portemonnaie, mit dem er bei der heutigen Steuerbelastung meist nur eines machen kann: einen neuen Lastwagen kaufen." [2] Dieses SPIEGEL-Zitat läßt wohl an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig.

e) Im Wettbewerb miteinander stehen auch der individuelle Einzeltransport des Kraftwagens und der kollektive Massentransport der Eisenbahn. Wohl verbürgt der Massentransport wirtschaftlichsten Betrieb, da hohe Transportleistungen mit relativ niedrigem Energieaufwand bewältigt werden können, doch stellt diese Beförderungsweise gewisse Bedingungen,

---

1) Spiegel, Nr. 51, 7.Jahrg. v. 16.12.1953, Art. Das Notsignal, S. 16. Fußnote.

2) dto., S. 16.

die keineswegs in allen Fällen erfüllt werden können. Insbesondere vermag sie kaum auf individuelle Bedürfnisse einzugehen, auch setzt in den meisten Fällen der Massentransport eine vorhergehende Zusammenfassung bzw. Sammlung von Einzeltransporten (Zubringerverkehr) und eine spätere Aufgliederung in solche voraus. Da das vielfach sehr umständlich ist, wird leicht der "Sammeltransport" umgangen und der direkte Weg vom Ausgangsort zum Ziel gewählt, soweit sich das kostenmäßig ermöglichen läßt. Damit gewinnt der Kraftverkehr auch auf diese Weise Sympathien.

f) Der Linienverkehr ergibt sich zwangsläufig aus der Verbindung der einzelnen Wirtschaftszentren untereinander. Jedes Transportgut, das zwischen solchen Orten befördert werden soll, sucht sich den günstigsten und kürzesten Weg, eben die Linie, auf der der Transportvorgang abläuft. Hierfür ist die Eisenbahn wie geschaffen. Dieser Erkenntnis konnte sich auch der natürliche Vertreter des Flächenverkehrs, der Kraftwagen, nicht verschließen und begann, systematisch bestimmte Linien zu befahren, zuerst als Fortsetzung oder als Verbindung von Eisenbahnlinien und dann auch parallel zu diesen. Ein Wettbewerb zwischen Linien- und Flächenverkehr kann nicht stattfinden, denn sie ergänzen sich zwangsläufig ohne Überschneidungen. Dennoch ergibt sich daraus ein Problem, das in den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen eingreift.

Einen Flächendienst, der das breite Land erschließt, kann die Bahn mit ihren Mitteln nicht betreiben, sie kann nur ihren Linien entlang verkehren. Der Kraftwagen hingegen kann beides: er kann sich dem einen widmen, ohne auf das andere verzichten zu müssen. Damit erhält er ein entscheidendes Übergewicht gegenüber der Bahn im Wettbewerb.

Bevor wir nun versuchen, den Wettbewerb in Zahlen zu fassen, rekapitulieren wir noch einmal:

Wie wohl auf keinem anderen Markt in der Wirtschaft treffen auf dem Verkehrsmarkt zwei Wettbewerber aufeinander, die kaum verschiedenartiger sein können. Übereinstimmend ist nur ihr "Wollen"; die Beförderung von Menschen und Gütern; das "Wie" aber bildet für jeden eine Weltanschauung, nach der die ganze Existenz, das ganze Handeln ausgerichtet ist. Es wäre falsch, den Wettbewerb zwischen den beiden nur im Effekt betrachten zu wollen, sondern es muß, da sie mit jeder spezifischen Eigenschaft untereinander konkurrieren, tief unter der Oberfläche der sichtbaren Vorgänge vorgedrungen werden, um erkennen zu können, daß es sich beim Wettbewerbsproblem um ein echtes Problem handelt, das zu lösen den Einsatz aller geistigen Kräfte lohnt.

Wie wir ermittelt haben, ist der Güterkraftverkehr nach dem Stand von 1950 in der Lage, jährlich etwa 36 Mia Netto/t/km zu bewältigen. Demgegenüber wird die Kapazität der Bundesbahn auf maximal 60 Mia Netto/t/km beziffert. Nach den Ermittlungen des VDA beförderte der Güterkraftverkehr 1950 fast 15 Mia Netto/t/km. Die Statistiken der Bahn weisen für 1950 eine Leistung von über 42 Mia Netto/t/km aus. Während also die Kapazität des Kraftverkehrs etwa 60 % der der Bundesbahn beträgt, beläuft sich die tatsächliche Transportleistung des Güterkraftverkehrs auf rd. 35 % des Eisenbahnverkehrs. Mithin gilt für die Schiene ein Ausnutzungsgrad von 70 %, für den Straßenverkehr von nur 42 % [1]. Dieser Ausnutzungsgrad ist natürlich nur ein Durchschnittswert für das ganze Jahr. Von der Bahn wissen wir, daß sie beispielsweise während des Herbstverkehrs ihre Kapazität restlos ausschöpft, im Frühjahr hingegen ziemlich schwach beschäftigt ist. [2] Ähnlich wird es wohl im Güterverkehr auf der Straße sein.

Wenn wir nun die Transportleistungen von Schiene und Straße gegenüberstellen und konstatieren, daß der Kraftverkehr immerhin etwa ein Drittel des Eisenbahnverkehrs bewältigt, so dürfen wir uns nicht zu dem Schluß verleiten lassen, daß er mit diesem Drittel der Bahn gegenüber vollständig in Konkurrenz steht. Vielmehr ist es so, daß zunächst ein Teil seiner Verkehrsleistungen autogen ist, d.h. durch das Auftreten des Kraftverkehrs wurden neue Verkehrsbedürfnisse erschlossen, die entweder vorher überhaupt nicht vorhanden waren oder wenigstens nur mangelhaft befriedigt werden konnten, denen aber die Eisenbahn in keiner Weise Rechnung tragen konnte. Ein anderer Teil beschränkt sich auf Gebiete, in denen sich der Eisenbahnverkehr nicht lohnt oder überhaupt unmöglich ist.

---

1) Wir möchten hier zum Vergleich unter großen Vorbehalten einige Zahlen über den Güterverkehr im Bundesgebiet im Jahre 1955 geben. Die Angaben erfolgen in "Tonnenkilometern", können also nicht unmittelbar mit unseren im Text verwendeten (genaueren) "Nettotonnenkilometern" verglichen werden. Interessant ist jedoch das Verhältnis der Transportleistungsarten untereinander. Für den Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn werden für 1955 58,1 Mia Tonnenkilometer angegeben, für den Güterverkehr auf der Straße rd. 27 Mia Tonnenkilometer, d.s. rd. 50 %. Der Anteil des Güternahverkehrs (50-km-Zone) auf der Straße betrug hierbei 10,0 Mia Tonnenkilometer (Schätzung), der Anteil für den Güterfernverkehr 13,7 Mia Tonnenkilometer. Aus dem Vergleich dieser Zahlen mit denen von 1950 läßt sich mit Sicherheit entnehmen, daß es dem Kraftverkehr gelungen ist, seinen Verkehrsanteil gegenüber der Bahn zu vergrößern. Wenn es dem Kraftverkehr gelang, durch schärfere Kalkulation und Rationalisierungen seinen Ausnutzungsgrad auf etwa 50 % zu erhöhen, dann könnte für 1955 mit einer Transportkapazität auf der Straße in Höhe von 54 Mia Tonnenkilometern gerechnet werden. (Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 218).

2) s. Abbildung 7.

Ferner leistet der Kraftverkehr noch Zubringerdienste für den Eisenbahnverkehr und hält den Verkehr dort aufrecht, wo keine Eisenbahn zu finden ist. Alle diese Verkehrsleistungen des Kraftverkehrs stehen in keinerlei Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr oder wirken auf diesen eher befruchtend denn konkurrierend. Sie müssen also vom Gesamtumfang des Straßenverkehrs subtrahiert werden, wenn wir die tatsächliche Größe des Wettbewerbs zwischen den beiden Verkehrsträgern erfassen wollen.

Andererseits ist es dem Kraftverkehr nicht möglich, immer und überall mit der Bahn in Konkurrenz zu treten. Man denke nur an Massentransporte oder Transporte über große Entfernungen. Witterungs- und jahreszeitliche Verhältnisse können die Wettbewerbslust des Straßenverkehrs ebenfalls vermindern. Man sieht also, daß bereits solche Überlegungen ein Gleichsetzen des Straßenverkehrsvolumens mit dem Umfang des Schiene-Straße-Wettbewerbs verbieten.

Es wäre nun einfach, festumrissene Transportbereiche von der Gesamtkapazität beider Verkehrsträger (96 Mia Netto/t/km/Jahr) abzustreichen mit der Behauptung, hier würde kein Wettbewerb stattfinden oder Teile der Gesamtkapazität als nicht wettbewerbsfähig abzutun. Der VDA beispielsweise erklärt [1] sämtliche Fahrzeuge unter 4 Tonnen Nutzlast als für den Wettbewerb nicht in Frage kommend, da sie sich nur dem Nahverkehr widmen, scheidet damit also auch der Nahverkehr aus dem Wettbewerb aus, der wiederum auch Fahrzeuge höherer Nutzlastklassen beschäftigt, sodaß von deren Anzahl ebenfalls etwa 25 % für den Wettbewerb ausfallen. Karl-Heinrich Hammer ist etwas vorsichtiger, er läßt nur die Fahrzeuge bis zu 3 Tonnen im Nahverkehr fahren und gibt alles andere dem Wettbewerb mit der Bahn frei [2].

Es soll nicht bestritten werden, daß es mangels konkreter Unterlagen keine genauere Erfassung des Konkurrenzumfanges geben dürfte; auch mögen vielleicht die mit den erwähnten Methoden erzielten Ergebnisse der Wirklichkeit in etwa entsprechen. Tatsache ist jedoch, daß nicht jeder Verkehr, der über die Nahverkehrszone hinausgeht, im Wettstreit mit der Bahn durchgeführt wird, Tatsache ist ebenfalls, daß auch in der Nahzone erbitterte Konkurrenz zwischen Schiene und Straße ausgefochten werden kann (vor allem in dicht besiedelten Gegenden); warum soll ferner ein

---

1) s.S. 72.

2) Karl-Heinrich Hammer, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, a.a.O., S. 132.

Lkw.der (heute so beliebten) 2-2 1/2 t-Klasse[1] nicht über den Bereich der Nahverkehrszone hinaus fahren, um durch den Transport hochwertiger Güter hohe Frachteinnahmen zu erzielen? Auch der Lieferwagen mit einer Tragfähigkeit bis zu 1 t vermag der Bahn wertvolle Ladungen wegzunehmen, und zwar dank seiner großen Verbreitung in empfindlichen Maßen.

Man darf füglich annahmen, daß der Verkehrsanteil von Schwerlastfahrzeugen, der nicht im Wettbewerb zur Bahn steht, zumindest aufgewogen wird durch den Anteil der leichteren Klassen, der mit zur Konkurrenz gegen die Schiene gerechnet werden muß. Auch der nicht wettbewerbsfähige Teil des Straßenfernverkehrs hat in etwa sein Äquivalent in Konkurrenzbereichen des Nahverkehrs. Damit ist nichts anderes ausgedrückt, als daß praktisch die Transportleistung, die dem Fernverkehr der Fahrzeuge über 4 t entspricht, als der Verkehrsanteil des Kraftverkehrs angesehen werden kann, der in Wettbewerb mit der Bahn steht. Da nach Angaben des VDA die Lastkraftwagen und Anhänger über 4 t Nutzlast im Jahre 1950 5 346,6 Mio Netto/t/km geleistet haben[2], dürfte also mit einer Konkurrenzstreitmacht der Straße zu rechnen sein, die mit effektiven 5,5 Milliarden Nettotonnenkilometern in die Transportbereiche der Bahn einbricht. Wir haben jedoch erkannt, daß die Angaben des VDA Minima darstellen, die ganz gewiß leicht erzielt werden können und daß dahinter durchaus noch eine Reserve steht; es erscheint daher angebracht, die Maximalleistung des Güterkraftverkehrs ebenfalls heranzuziehen. Wenn wir von einer Kapazität von 36 Mia Jahresnetto/t/km ausgehen, so dürften davon für den Fernverkehr gut 15 Mia Netto/t/km zur Verfügung stehen, davon wiederum treffen etwa 11-12 Mia Netto/t km auf Fahrzeuge mit über 4 t Nutzlast; diese wollen wir unserer Theorie gemäß der Konkurrierungsfähigkeit des Güterkraftverkehrs gleichsetzen.

Wenn der VDA behauptet, die Bahn habe mit einer in direktem Wettbewerb stehenden Kapazität des Straßengüterverkehrs von 6 Mia Netto/t/km zu rechnen[3], Karl-Heinrich Hammer hingegen diesen Wert auf 9,7 Mia Netto/t/km veranschlagt[4], so möchten wir aufgrund unserer Überlegungen empfehlen, die Fahrleistungen des Güterkraftverkehrs, die in direktem

---

1) Das starke Vordringen des Dieselmotors in diese Klasse verleitet ja gerade dazu.

2) Tatsachen und Zahlen, 15. Folge, 1951, S. 168.

3) s.S. 72.

4) Karl-Heinrich Hammer, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, a.a.O., S. 132.

Wettbewerb zur Deutschen Bundesbahn stehen, zwischen 5,5 und 12 Mia Jahresnetto/t/km anzunehmen. Eine exaktere Erfassung ist wohl unter den augenblicklichen (statistischen) Verhältnissen ausgeschlossen, ganz abgesehen davon, daß es nicht immer möglich ist, zu entscheiden, welche Verkehrsleistung unter dem Wettbewerbsgesichtspunkt durchgeführt wurde oder welche arteigenen Verkehr darstellt.

Im Personenverkehr ist es nahezu unmöglich, auch nur annähernd die Wettbewerbsfähigkeit der Straße der Bundesbahn gegenüber abzustecken. Denn hier bilden nicht nur die Unternehmer, die Personenbeförderung gewerblich betreiben, mit ihren Fahrzeugen für die Bahn eine Konkurrenz, sondern praktisch jeder Besitzer eines Pkw. - Westdeutschlands Bestand Anfang 1953 über 1 Million! - und jeder Motorradfahrer - 1953 fast 2 Mio Motorräder - kann täglich, wöchentlich, jährlich ungezählte Male in Wettbewerb treten. Ausscheiden aus dem Wettbewerb kann man rebus sic stantibus eigentlich nur die Linienverkehre, die nachgewiesenermaßen nicht einen Meter weit neben einer Bahnstrecken herlaufen. [1)]

Es besagt demnach nicht viel, wenn wir einräumen, daß vielleicht von den 24,6 Mia Sitzplatz/km, die wir in unserer Berechnung ermittelt haben, etwa 50 % als konkurrenzunwirksam abgezogen werden müssen, weil diese Leistungen quer zur Schiene oder für dieselbe gefahren werden, denn hinter diesem ermittelten Wert steht die gewaltige Kapazität [2)] der Selbstversorger im Verkehr, an der die Grenzen der Verkehrspolitik spürbar werden. Wir müssen daher darauf verzichten, den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Personenverkehr in Zahlen zu fassen und begnügen uns mit der Feststellung, daß auch im Personenverkehr auf der Straße ein von der Bahn durchaus ernst zu nehmender Wettbewerber vorhanden ist.

---

1) Aber selbst im reinen Stadtverkehr kann es zu wettbewerbsartigen Berührungspunkten kommen, wie ein Blick auf die Verkehrsverhältnisse beispielsweise in Hamburg zeigt. Die Bundesbahn betreibt dort einen S-(Ring-) Verkehr, der durchaus kommunalen Charakter trägt.

2) Ein Rechenbeispiel: Eine Mio Pkw. mit durchschnittlich 4 Sitzplätzen ergibt 4 Mio Sitzplätze; eine niedrige Jahresleistung für einen Pkw. sind 20 000 km. Das ergäbe 80 Mia Sitzplatz/km pro Jahr. Oder: 2 Mio Motorräder mit durchschnittlich 2 Sitzplätzen ergeben bei 10 000 km Jahresleistung 40 Mia Sitzplatz/km p.a.

Wir sind uns nunmehr darüber klar geworden, welche Bedeutung der Wettbewerb in der Wirtschaft hat, besonders innerhalb der heutigen Wirtschaftsverfassung, und haben seine speziellen Aufgaben in der Verkehrswirtschaft kennengelernt. Wir haben versucht, die Wettbewerbssituation auf dem Verkehrsmarkt darzustellen mit all den Problemen, die sich gerade hier ergeben; es war ferner geboten, dem Verkehrsmarkt selbst unsere ganze Aufmerksamkeit zu widmen. Das erhaltene Bild über die Markt- und Verkehrssituation wurde schließlich abgerundet durch den Versuch, das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Wettbewerbsparteien zu fixieren. Es darf daher angenommen werden, daß dem Betrachter ein ziemlich genauer Überblick über die Lage der Deutschen Bundesbahn und des deutschen Kraftverkehrs, sowie über die Wettbewerbslage zwischen den beiden Verkehrsträgern vermittelt wurde. Wir dürfen nun dazu übergehen, uns mit der Lösung bzw. Lösungsmöglichkeit der im Bisherigen aufgetauchten Probleme zu beschäftigen.

2. Zur Diskussion der Schiene-Straße-Problematik.

Wie wir schon gesehen haben und noch sehen werden, zielen die Meinungen in der Literatur - von wenigen Ausnahmen abgesehen - keineswegs darauf ab, der Problematik "Schiene-Straße" dadurch zu Leibe zu rücken, daß der Wettbewerb selbst beseitigt wird, sondern es ist lediglich die Frage, ob und wieweit dem Wettbewerb im Verkehrswesen Schranken auferlegt werden müssen. Zur Beantwortung dieser Frage wurden unzählige Untersuchungen angestellt, für die z.T. sehr bekannte Namen verantwortlich zeichnen. Es ist daher notwendig, aus der Fülle der Veröffentlichungen einige wesentliche herauszugreifen und sie einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Freilich sind die wenigsten Untersuchungen von vorneherein darauf abgestimmt, die Wirksamkeit und die Grenzen des Wettbewerbes im Verkehrssektor zu erörtern, sondern sie widmen sich auf breitester Basis allen dem Verkehrssektor zugehörenden Problemen. Daß sie sich letzten Endes alle mit der Frage nach der Zulässigkeit oder Notwendigkeit des Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße auseinandersetzen, macht sie uns für eine Gegenüberstellung umso wertvoller, denn damit wird der Kern der ganzen Problematik berührt.

Einig sind sich alle Autoren über die Bedeutung des Verkehrswesens für die Volkswirtschaft. Nach v. Bissing ist der Verkehr einer "der wichtigsten Motoren der wirtschaftlichen

Entwicklung und des wirtschaftlichen Fortschritts. Der Standort und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und ihrer einzelnen Zweige werden durch den Verkehr weitgehend beeinflußt, und die Verkehrspolitik hat es in gewissen Grenzen in der Hand, mit ihren Mitteln die Zusammenballung von Betrieben und von Menschenmassen zu fördern oder auch zu hemmen." [1] Der Verkehr ist "mitbestimmend für den Ablauf der Produktion", ist "Hilfsorgan des Handels" und er "ermöglicht überhaupt erst den volkswirtschaftlichen Zirkulationsprozeß. Er regt ferner von sich aus neue Produktion und neuen Verkehr an. Der Grad der Arbeitsteilung und der Grad der Ergiebigkeit der Produktion ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens". [1]

Wie wir wissen, sind die Träger des Binnenverkehrs Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Kraftwagen. Die Binnenschiffahrt können wir - gemäß unserer ganzen Problemstellung - auch hier außer acht lassen. Von der Eisenbahn haben wir gesagt, daß sie das Rückgrat des Landverkehrs sei und auch weiterhin bleiben müsse. Nach Röpke ist sie die "letzte Verkehrsreserve", "das Grundnetz des gesamten volkswirtschaftlichen Verkehrs, um das sich alles andere gruppiert". [2] "Die moderne Volkswirtschaft kann ohne Eisenbahn nicht auskommen", schreibt v. Bissing. [3] Die Eisenbahnen haben aber die Eigenschaft, "aus zwingenden technischen Gründen...zum alles umfassenden Riesenunternehmen, zum Monopol und zur mehr oder weniger vollständigen Verschmelzung mit dem Staat selber" zu tendieren. [4] Diese Tendenz findet Predöhl in Ordnung: jede andere Entwicklung wäre "unökonomisch" [5]. Allerdings müßten die Eisenbahnen daran gehindert werden, "ihr Monopol zu Lasten anderer Interessen allzu gründlich auszuschöpfen" [6]. Aus ökonomischen, raumpolitischen, bevölkerungspolitischen, sozialpolitischen und auch wehrpolitischen Gründen wurden dem Eisenbahnmonopol gemeinwirtschaftliche Pflichten auferlegt. [7] Monopol und Gemeinwirtschaftlichkeit sind also die Kennzeichen der Eisenbahn und unter diesen Voraussetzungen muß

---

1) v.Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 7.

2) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S.6.

3) v.Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 5.

4) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., s. 3.

5) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, Der Volkswirt, Nr. 28, 8. Jahrg., v. 10.7.1954, S. 15.

6) ders., a.a.O., S. 16.

7) ders., a.a.O., S. 17.

sie in Wettbewerb mit dem Kraftwagen treten.

War die Eisenbahn "das klassische Verkehrsmittel der expansiven Phase der Weltwirtschaft", so ist der Kraftwagen "das klassische Verkehrsmittel der Intensivierungsphase der Weltwirtschaft" [1]. Er ergänzt "das dichte Verkehrsnetz der Eisenbahn durch das noch dichtere der Straßen." [1] Er bringt zugleich "Individualisierung, Auflockerung und Betriebseigenschaften" mit, "die dem Klein- und Mittelbetrieb, dem Wettbewerb und der geschmeidigen Anpassung ein unerwartetes Feld eröffnen." [2] Dieser "Natur des Straßenverkehrs entspricht es, daß es hier weder eine natürliche Entwicklung zum Großunternehmen noch eine solche zu monopolistischen Zusammenschlüssen gibt." [3] Allerdings zeigt "der Kraftwagenverkehr eine starke Tendenz zur ruinösen Konkurrenz innerhalb des Gewerbes selbst", was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß "der ökonomische Zugang zum Gewerbe besonders leicht ist". [4] Dieser Kraftwagenverkehr, "der alle Züge einer wuchernden Ausweitung trägt, zumal er durch eine widerspruchsvolle Finanzpolitik und eine falsche Preispolitik noch gefördert wird", wird auf "ein völlig unzureichendes Straßennetz, sowohl was den Umfang als auch was die Beschaffenheit betrifft, losgelassen" [5]. "Nicht die Motorfahrzeugkapazität ist der Straßenkapazität davongelaufen, sondern die letzte ist hinter der ersten in höchst bedenklicher Weise zurückgeblieben" [6]. Mit der Unzulänglichkeit des Straßennetzes kommt auch im Kraftverkehr ein "exogener Faktor" ins "Spiel", "der marktwirtschaftlich nicht absorbiert werden kann". [7]

"Die heutige Lage ist dadurch gekennzeichnet", schreibt Röpke, daß in das Tarifsystem, "das eine monopolistische Stellung der Eisenbahn voraussetzte, durch den Straßenverkehr der Wettbewerb eingebrochen ist, der es, soweit wie der Einbruch reicht, unmöglich macht. Der Vorgang wird unrichtig gekennzeichnet, wenn davon gesprochen wird, daß der Kraftverkehr 'sich die Rosinen aus dem Kuchen herauspickt'.... Der dabei mitschwingende moralisierende Unterton ist fehl am Platze. Was sich vielmehr ereignet, ist etwas ganz Natürliches und Nüchternes, was wir überall sonst im

---

1) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 14.

2) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.S., S. 3.

3) ders., a.a.O., S. 4.

4) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 15.

5) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S. 30/31.

6) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 15.

7) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S.14/15.

Wirtschaftsleben als selbstverständlich voraussetzen, nämlich dies, daß, da die Preisdifferenzierung nur unter den Bedingungen des Monopols möglich ist, die Wiederherstellung des Wettbewerbs die normale Bestimmung der Preise durch die Grenzkosten jeder Einheit wieder in ihre Rechte einsetzt. Blieb den durch die Eisenbahntarife überdurchschnittlich Belasteten bisher kein Ausweg, so bietet ihnen nunmehr der Straßenverkehr die Möglichkeit, sich der Abschöpfung ihrer Kaufkraft durch die Eisenbahn zu entziehen. D i e R o s i n e n p i c k e n s i c h s e l b e r a u s d e m K u c h e n (vom Verf. gesperrt), was nichts anderes als ein Sonderfall der allgemeinen Wirkung des Wettbewerbes gegenüber dem Monopol ist." [1] Röpke schlägt daher vor: "Die Anpassung der bisherigen monopolistischen Betriebs- und Preisstruktur der Eisenbahn an die neuen, durch den Einbruch des Wettbewerbs geschaffenen Verhältnisse, mit anderen Worten die grundsätzliche Anerkennung des Prinzips kostenwahrer und marktgerechter Tarife und die Benutzung dieses Prinzips zur Herstellung eines neuen Gleichgewichts zwischen den beiden Verkehrsarten, das ihrer natürlichen... Arbeitsteilung entspricht." [2] Hier entgegnet Predöhl: "Wenn Röpke meint, daß der freie Wettbewerb nunmehr die Eisenbahn zu eben der Gemeinwirtschaftlichkeit zurückführe, von der das Eisenbahnmonopol sich entfernt habe, daß die gemeinwirtschaftlichen Auflagen also fallen könnten, die dem Monopol gegenüber geboten wären, so erliegt er einem doppelten Irrtum. Er sieht nicht, daß die Monopolpolitik der Eisenbahn sich weitgehend in ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben deckte, nachdem die Staatskontrolle die volle Ausnutzung des Monopols verhindert hatte. Es bedurfte nur verhältnismäßig kleiner Abweichungen von der Rentabilität des Monopolisten, um Betriebspflicht und Beförderungspflicht zu erfüllen und Tarifgleichheit sowie die über das Rentabilitätsinteresse der Eisenbahn hinausgehenden Ausnahmetarife zu verwirklichen. Die Gewinne des Monopols standen dafür zur Verfügung. Andererseits erkennt Röpke nicht, daß der freie Wettbewerb eine solche Ordnung schlechthin ausschließt. Sie würde zwar mit dem Monopol auch die volle Ausnutzung des Monopols ausschalten, wenn dies nicht durch die staatliche Kontrolle des Monopols längst geschehen wäre. Sie würde aber ex definitione eine Ordnung sein, die politische Abweichungen ausschließt. Sie würde im übrigen mit dem Monopol auch die Überschüsse beseitigen, mit denen die gemeinwirtschaftlichen Abweichungen von der Rentabilität finanziert werden könnten". [3]

---

1) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S.14/15.

2) ders., a.a.O., S. 15/16.

3) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 17/18.

Röpke liegt nichts an einer monopolistischen Eisenbahn. Im Gegenteil, "Das Gebilde 'Eisenbahn', das über ein Jahrhundert lang monopolistisch abgeschlossen gewesen war, ist nunmehr durch die vom Straßenverkehr geschaffene Öffnung der frischen Luft des Marktes, des Wettbewerbes und der kaufmännischen Rechnung auszusetzen". [1] Die Unmöglichkeit der weiteren Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips im Eisenbahnverkehr ist für ihn kein Argument, das ihn hindern könnte, die Freiheit des Wettbewerbes auch für die Eisenbahn zu fordern. Von der "Notwendigkeit der Anpassung und Abhärtung an die rauhe Luft des Wettbewerbs kann die Eisenbahn nicht deshalb entbunden werden, weil sie sich auf ihre 'gemeinwirtschaftlichen Pflichten' beruft. Was von dieser Berufung zu halten ist," [2] darüber läßt Röpke keinen Zweifel. Er ist der Ansicht, daß die Eisenbahnen ursprünglich eine Preisstrategie wie jeder andere Monopolist trieben, nur mit dem Unterschied, daß man sie in diesem Falle "gemeinwirtschaftlich" nannte. Sie hatten rasch erkannt, daß es für sie wirtschaftlich von höchstem Vorteil sei, die Transportpreise nicht allein nach Kosten, sondern auch nach der Zahlungswilligkeit der Eisenbahnkunden, also nach der Belastbarkeit des Transportgutes, zu differenzieren. [3] Er räumt allerdings ein, daß die Eisenbahnen unter politischen oder sozialen Druck auch Preisdifferenzierungen vornehmen mußten ohne Rücksicht auf die eigenen Interessen oder im Gegensatz zu ihnen. [4] Da sich die "Gemeinwirtschaftlichkeit" heute nicht mehr selbst trägt, müssen die Verluste auf fremde Schultern abgewälzt werden, die Sanierungen, Zuschüsse und Defizitdeckung übernehmen. In diesem Lichte ist die "Gemeinwirtschaftlichkeit" keineswegs eine Belastung der Eisenbahn, sondern ein außerordentlicher Vorteil, den der gewerbliche Straßenverkehr nicht genießt. Denn die Eisenbahn ist "in der Lage, ein Defizit als Druckmittel für die Durchsetzung verkehrspolitischer Wünsche zu benutzen, nicht zuletzt unter Berufung auf die angeblich erdrückende Last ihrer ' Gemeinwirtschaftlichkeit ', derselben die ihr die Bürgschaft des Staates sichert." [5]

Und dennoch geht es nicht ohne Gemeinwirtschaftlichkeit des Eisen-

---

1) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S. 21.

2) ders., a.a.O., S. 23.

3) ders., a.a.O., S. 12.

4) ders,, a.a.O., S. 13.

5) ders., a.a.O., S. 24.

bahnverkehrs. Otto Most, der in seiner Schrift "Soziale Marktwirtschaft und Verkehr" über die Eignung des Verkehrs für die Prinzipien der "Sozialen Marktwirtschaft" der Bundesrepublik referiert, bekennt: "Auf alle Fälle geht die allgemeine Auffassung....mit wenigen Ausnahmen dahin, daß der Grundsatz der Gemeinwirtschaftlichkeit in der Verkehrsbedienung aufrechterhalten bleiben soll. Maßgebend dafür ist die Überzeugung des Prinzips und die Erkenntnis, daß eine anders ausgerichtete Verkehrspolitik eine in ihren ökonomischen, sozialen und politischen Folgen gar nicht übersehbare Erschütterung unserer in einem Jahrhundert unter solchen Zeichen geformten Wirtschaftsstruktur nach sich ziehen müßte. Und auch die entschiedensten Vertreter des Verlangens nach nicht noch mehr Lenkung, sondern vielmehr stärkerer marktwirtschaftlicher Zielsetzung', wie sie sich beispielsweise im Bundesverband der Deutschen Industrie finden, bekennen sich ohne Einschränkung mindestens zu jenem Grundsatz der Gleichheit vor dem Verkehr, wie er sich vor allem in den der Schiene auferlegten Pflichten der Tarifgleichheit und des Tarifzwangs verkörpert und von hier aus zwangsläufig auf die anderen Verkehrsträger ausstrahlt, nach immer stärkerer Allgemeingültigkeit drängt." [1] "Aber andererseits wird man nicht umhin können", erwidert v. Bissing, "auch hier die aus vergangenen Zeiten bestehenden engen Fesseln, die ursprünglich verhindern sollten, daß die Eisenbahn ihr Monopol zum Nachteil der Volkswirtschaft ausschlachten könnte, zu lockern. Das braucht keineswegs zu bedeuten, daß damit die gemeinwirtschaftliche Grundlinie der deutschen Verkehrspolitik aufgegeben zu werden braucht, aber man wird im Festhalten am Bestehenden nicht so weit gehen dürfen, daß dadurch die Einheit des Verkehrs gefährdet wird."[2]

Einen Ausweg, wie einerseits das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit gewahrt bleiben kann, andererseits der Bahn zu einem wirtschaftlichen Erfolg verholfen werden kann, legt Predöhl in ebenso temperamentvoller wie überzeugender Weise dar: "Von den Dogmatikern der Marktwirtschaft, denen alles, was den Preis auf die Grenzkosten drückt, eine ökonomisch ganz unbegründete Freude bereitet, wird aus dem Einbruch des Kraftwagens in das Eisenbahnmonopol vielfach die Folgerung gezogen, die Eisenbahn müsse den Staffeltarif über Bord werfen und einen konsequenten Kostentarif einführen. Sie übersehen dabei nicht nur, daß sie damit die Eisenbahn-

---

1) Otto Most, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, a.a.O., S. 43.

2) v. Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 106.

verkehrsbedienung insgesamt verteuern würden. Sie sehen auch nicht, daß die Monopolreservate der Eisenbahn keineswegs völlig beseitigt sind, daß sich vielmehr nur die monopolistische Konkurrenz, die früher nur in Teilbereichen bestand, auf den Gesamtbereich der Eisenbahn ausgedehnt hat. Auch Teilmonopole sind verblieben. Die Eisenbahn müßte also nur ihre monopolistischen Tarife der neuen Lage anpassen." [1] "Das würde nun allerdings bedeuten", fährt Predöhl etwas später fort, "daß sich die Eisenbahn radikal von ihrem starren Traditionalismus lösen und frischen Wind in die Stuben ihrer Tarifeure hineinlassen müßte." [2] "Das schwache Monopol ... muß rechnen. Es muß die Elastizität der Nachfrage in jedem Einzelfall abtasten, seit sie direkt oder indirekt von den Preisen konkurrierender Verkehrsmittel beeinflußt ist. Das gilt namentlich für die Ausnahmetarife, in denen das Monopolverhalten der Eisenbahn einen noch viel deutlicheren Ausdruck findet als im Staffeltarif. Sie sind wahrscheinlich berufen, eine viel größere Rolle zu spielen, als sie dies schon tun." [2] Predöhl schreibt weiter: "Nun sieht die Lage beim Teilmonopol und bei monopolistischer Konkurrenz allerdings etwas günstiger aus, weil die Abweichungen von der Gemeinwirtschaftlichkeit nicht so stark wären wie bei reinen Kostentarifen. Eine gewisse Staffelung der Tarife bliebe bestehen, auch wenn sie anders aussehen würde als die Staffeln des Monopols. Im einzelnen könnte das nur eine Durchrechnung der Tarife ergeben. Sie würde auch erst erkennen lassen, wie groß die Monopolreservate sind, die der Eisenbahn erhalten bleiben würden, wie groß mithin der Spielraum bliebe, der für eine gemeinwirtschaftliche Tarifpolitik zur Verfügung stünde. [3]

Um die Diskussion über die Schiene-Straße-Problematik abzuschließen, sei es gestattet, nochmals Andreas Predöhl zu zitieren, der seinen aufschlußreichen Aufsatz mit einem Blick auf die Aufgaben der Verkehrspolitik beendet: "Weit mehr als andere Bereiche der Wirtschaft bietet der Verkehr ein uneinheitliches Bild: Großbetrieb neben Kleinbetrieb, Monopol neben freier Konkurrenz, Werksbetrieb neben reinem Verkehrsbetrieb, Staatsbetrieb neben Privatbetrieb. ... Das ist schon rein von der Sache her eine überaus schwierige Aufgabe der Verkehrspolitik. Die Wissenschaft kann dabei erheblich Hilfe leisten. Aber sie sollte ihren Einfluß nicht überschätzen. ... Niemals wird die Wissenschaft mehr tun können, als die Voraussetzungen der Entscheidungen zu klären, damit die Entscheidung im Be-

---

1) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 16/17.

2) ders., a.a.O., S. 17.

3) ders., a.a.O., S. 18.

wußtsein ihrer Konsequenzen fällt. Diese Aufgabe wird der Verkehrspolitik nun aber erheblich erschwert durch die Aktivität der Interessenten, die in keinem anderen Bereich der Wirtschaft stärkere Differenzen haben und leidenschaftlicher um ihre Sache kämpfen als in diesem. Eine Flut von Denkschriften ergießt sich über die Beteiligten, wobei die Überzeugungskraft der Argumente zumeist im umgekehrtem Verhältnis zu ihrer Agressivität steht. Mit der Statistik wird ein Mißbrauch getrieben, der die Entlarvung ihrer Fehler geradezu zu einem Gegenstand im statistischen Unterricht qualifiziert. Die Denkschriften und Verlautbarungen spiegeln dabei die Stellung der Verkehrsträger im Kampf wider. Sie sind am sachlichsten bei der Binnenschiffahrt, am naivsten bei der Eisenbahn, am hitzigsten beim Kraftwagen. Die hartumkämpfte Eisenbahn hat dabei gegenüber den beiden Gegnern den Vorteil, daß sie, wenn schon um ihr Wohlergehen, so doch nicht um ihre Existenz kämpft. Sie muß so oder so erhalten bleiben. Vielleicht hat das nicht wenig zu dem starren Korpsgeist beigetragen, der vom Direktionspräsidenten bis zum Weichensteller nur eine Meinung kennt. ... Bei so großen sachlichen Schwierigkeiten und so widerspenstigen Interessenten ist der Bundesverkehrsminister wahrlich nicht zu beneiden." [1)]

3. Vorschläge Dritter zur Lösung des Wettbewerbsproblems.

Es ist nicht möglich, alle Theorien, Vorschläge, Forderungen, Pläne usw. aufzuzählen, die die Lösung des Wettbewerbsproblems zum Inhalt haben. So ziemlich jedermann, der sich mit diesen Dingen beschäftigt, wartet mit irgendeiner Lösung auf, die er, mehr oder minder wohl begründet, für die beste hält. Es dürfte sich empfehlen, verschiedene dieser Lösungsvorschläge als Beispiele zu bringen, wobei besonders interessiert, inwieweit und auf welche Weise diese die augenblickliche Wettbewerbssituation umzugestalten suchen. Die verkehrspolitischen Möglichkeiten zur Herstellung geordneter Verhältnisse im Verkehrswesen reichen nämlich von einer totalen Verkehrslenkung bis zu einer freien und ungebundenen Konkurrenz auf einem offenen Verkehrsmarkt. Es ist erstaunlich, wie sehr die einzelnen Vorschläge voneinander abweichen. Vielleicht ist es deshalb gut, sie dahingehend zu systematisieren, inwieweit sie den Wettbewerb als "Marktregulativ" wünschen oder dulden, bzw. vermindern.

Daß eine Regelung der Wettbewerbsprobleme auf der Basis einer gene-

---

1) Andreas Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, a.a.O., S. 18/19.

rellen Verstaatlichung des Verkehrswesens bei der heute vorherrschenden liberalen Grundvorstellung auf wenig Verständnis stößt, ist nicht weiter überraschend, zumal ein derartiger Versuch in der jüngeren Geschichte diesen Grundvorstellungen eine starke Stütze gibt: das während der Labour-Regierungsperiode in England durchgeführte Verkehrsexperiment war ein Fehlschlag.

Der DKV [1] stellt eine Vereinigung von Straßenverkehrsunternehmen dar, die im Auftrage der Deutschen Bundesbahn fahren. Die guten Erfahrungen, die er in der Zusammenarbeit mit der Bundesbahn gemacht zu haben glaubt, empfehlen eine Lösung durch Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens. In einer Veröffentlichung [2] schlägt der DKV vor, anstelle einer eigenen Organisation für den Kraftverkehr, die nur viel Aufwand erfordern würde, sich der Organisation der Bahn unter Wahrung der wirtschaftlichen Freiheit des Gewerbes zum Zwecke gemeinsamer Arbeit zu bedienen. Eine Verwirklichung dieses Gedankens müßte i.w.S. auch die Binnenschiffahrt sowie den Luftverkehr umfassen.

Die Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, das Sprachrohr liberaler Wirtschaftskreise, empfiehlt [3] eine Zusammenfassung des Güterannahme- und Abfertigungswesens für alle Verkehrszweige in einer besonderen, der Post ähnlichen Organisation. Die Unternehmer erhalten für ihre Leistungen nach Selbstkosten bemessene Vergütungen. Allerdings setzt das eine zuverlässige Kenntnis der betriebswirtschaftlichen Verhältnisse voraus.

In diesen drei Fällen ist also keine Neigung zu spüren, einem Wettbewerb im marktwirtschaftlichen Sinne Chancen einzuräumen. Es wäre allenfalls im letzten Falle noch eine gewisse Konkurrenz im Sinne eines "Als-ob-Wettbewerbes" denkbar.

Eine gleichberechtigte Partnerschaft gegenüber der Deutschen Bundesbahn soll erzielt werden durch einen organisierten Kraftverkehr. So fordert die "Motorrundschau" [4] die Errichtung einer einheitlichen Pflichtorganisation im Güterfernverkehr als handlungsfähigen Gesprächspartner nach dem Vorbild des Reichskraftwagenbetriebsverbandes. Karl-Heinrich Hammer meint prinzipiell dasselbe, wenn er von einem "innerlich organisch ge-

---

1) s.S. 69/70.

2) DKV-Mitteilungen Nr. 5/51 v. 12.10.51., S. 10/11.

3) Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Nr. 82, 5. Jahrg., vom 14.10.1950, S. 9.

4) Motorrundschau, Nr. 20, Jahrg. 51, v. 25.10.51, S. 682.

festigten Deutschen Kraftverkehrsverband" [1] spricht. Außerdem hält er eine weitgehende Befreiung der Bundesbahn von politischen Einflüssen und Belastungen [1] und eine gerechte Verteilung der Kostenanteile [2] für angebracht. Nichts anderes will der Bundesverband der Deutschen Industrie in einer Denkschrift [3], in dem er vorschlägt, daß die Bahn einen "festen, seriösen, leistungs- und vertragsfähigen Partner" in einem "Bundeskraftwagenbetriebsverband" (BKB) erhalten soll. Dieser "BKB" soll folgende Hauptaufgaben erfüllen: Frachtraumanforderung und Frachtraumverteilung, fortlaufende Überwachung der Verkehrsabwicklung, Verwaltung einer Ausgleichskasse, die aus Überschüssen Unterstützungen für unwirtschaftliche Transporte leistet. Poolung des gesamten Frachtaufkommens. Überführung des Trampverkehrs in Linienverkehr mit Betriebs- und Beförderungspflicht. Straffe Berufsordnung mit Ehrengerichten. Ausstattung mit Hoheitsrechten. Der "BKB" soll auf Bundesebene und im Sinne der Selbstverwaltung aufgebaut werden.

Konsequent fordert Carl Pirath [4] die Unterstellung des Verkehrs unter einen "Gesamtplan", nach dem die Verkehrsbedienung für jedermann und jeden Wirtschaftszweig und jeden Gebietsteil des Landes unter gleichen Bedingungen zu vollziehen ist. Konzessionszwang bei Zulassung neuer Verkehrsmittel ist ebenso notwendig wie die Erstrebung von Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel. Wenn die Verkehrspolitik von diesem Grundsatz abweichen muß, dann muß sie für finanzielle Entlastung aller davon betroffenen Verkehrsmittel sorgen bzw. alle wichtigen Verkehrsmittel gleichmäßig belasten. Schließlich ist durch entsprechende Wettbewerbsbedingungen das Streben der Verkehrsunternehmer zur Verbesserung der Verkehrsleistungen zu fördern.

Eine vollkommene Monopolisierung des Verkehrswesens in privater Hand ist ebensowenig beliebt wie ein staatliches Verkehrsmonopol, denn die Vernunft wirtschaftlich Denkender schreckt unwillkürlich vor dem Gedanken einer damit verbundenen wirtschaftlichen Machtzusammenballung zurück und allzu leicht ist man geneigt, Monopolmacht und Machtmißbrauch in eine Ideenverbindung zu bringen. In der Tat weichen sämtliche vorliegenden Theorien und Pläne einer Verkehrsreform dieser Möglichkeit aus.

---

1) Karl-Heinrich Hammer, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, a.a.O., S. 285.

2) ders., a.a.O., S. 230.

3) Privatinformation von Herrn Egon Siller (Verkehrsbrief vom 22.9.1951).

4) Carl Pirath, Grundlagen der Verkehrswirtschaft, a.a.O., S. 299 ff.

Die Frage nach "gleichen Startbedingungen" wird umstritten. Fordert die Ständige Tarifkommission [1] eine Reihe von Maßnahmen, die den Straßengüterverkehr sehr stark reglementieren und ihn zu einer Angleichung seiner Startbedingungen an die der Bahn zwingen, so hält Adolf Gerteis [2] "gleiche Startbedingungen" der beiden Verkehrsträger für Utopie. Er ist sogar der Ansicht, daß dem Liberalismus im Verkehr konsequent Schranken zu ziehen seien und eine Überkapazität im Verkehrswesen verhindert werden müsse.

Beide Pläne geben dem Wettbewerb nur wenig Spielraum, eher ist man geneigt anzunehmen, daß er allenfalls nur dort geduldet werde, wo er eine Planung des Marktablaufes nicht stören kann.

Für Aufrechterhaltung des Wettbewerbs plädiert Walter Berthold [3], fordert aber Verkehrslastenausgleich für Belastung und künstliche Beschränkung des privaten Verkehrs. Ebenso tritt der Deutsche Industrie- und Handelstag grundsätzlich für den Wettbewerb ein, erstrebt jedoch Ordnung im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Systems. Die "nötigen Eingriffe" des Staates sollen mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand erfolgen. Eine erfolgreiche Beteiligung der Bundesbahn am Wettbewerb soll durch Rationalisierung des Bahnbetriebes, für die die notwendigen Mittel beschafft werden müssen, erreicht werden. [4]

In einer Denkschrift wendet sich der Internationale Eisenbahnverband [5] an den Staat, sich der Eingriffe in die Geschäftsführung der Bahnen zu enthalten. Dem Staat wird vielmehr nur Aufsichtsführung gegenüber der Bahn und dem Tarifwesen zugestanden. Außerdem: gleiche Behandlung aller Verkehrsträger hinsichtlich Beförderungspflicht, Fahrbahnkosten und Haftungsgrundsätze. Durch eine "aktive Verkehrspolitik" soll das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten abgestimmt und den Verkehrsmitteln eine annähernd gleiche Basis gesichert werden.

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 48, Jahrg. 2 vom 8.12.1950, S.1.

2) Adolf Gerteis, Gedanken zur Betriebsführung der Deutschen Bundesbahn, Studienkonferenzschriften, Band 3/1950, S. 57.

3) Walter Berchtold, Staatspolitische Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, Studienkonferenzschriften, Band 3/1950, S. 30.

4) Bundesbahn, Nr. 17, Jahrg. 25 vom 5.9.1951, S. 619 und Verkehrs-Wirtschaft, Nr, 23, Jahrg. 3 v. 15.6.1951, S. 2.

5) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 15, Jahrg. 3 v. 20.4.51, S. 2.

Einen ähnlichen Weg beschreiten die Vorschläge des Verbandes der öffentlichen Verkehrsbetriebe [1]: sie wollen Überspannungen im Verkehr eindämmen, den Wettbewerb nach volkswirtshhaftlichen Gesichtspunkten ordnen und die Zusammenarbeit regeln. Ferner sollen die finanziellen Belastungen der Verkehrsbetriebe begrenzt und neue Lasten vermieden werden. Finanzielle Hilfe ist durch langfristige Kredite zu gewähren, die Verkehrsanlagen und die Betriebsweise sind zu modernisieren, und durch eine wirtschaftliche Betriebsführung sind die Betriebskosten zu senken. Erhöhung der Einnahmen durch werbende Leistungsverbesserung, durch Beseitigung unbezahlter Leistungen und durch Tarifreform.

Wenn Walter Hamm [2] auch davon spricht, daß an Stelle der bisherigen Tarifdifferenzierungen eine "Preisbildung, als ob" volle Konkurrenz bestünde, viel zweckmäßiger zur Regelung des Wettbewerbs beitragen würde, so befürwortet er dennoch nicht schlechthin den "Als-ob-Wettbewerb". Ist die Forderung nach kostenechten Tarifen (Abweichungen hiervon nur in Form von Ausnahmetarifen) erfüllt, dann kann der Einsatz der Verkehrsmittel in wesentlichem Maße durch den Konsumenten entschieden werden. [3] Gleiche Startbedingungen bedeuten gleichmäßige Belastung mit Steuern und sonstigen Pflichten und Sicherung gleichberechtigten Zugangs aller Konkurrenten zum Markt. [4] Ebenso wie die Bundesbahn von Hemmnissen betriebsfremder sozialer und politischer Art [5] zu befreien ist, muß der gewerbliche Güterkraftverkehr vor der "Unterhöhlung" durch den Werkverkehr geschützt werden [6], der Werkverkehr muß die gleichen finanziellen Belastungen tragen wie der gewerbliche Straßenverkehr.

Mehr noch als Walter Hamm, der die Eisenbahn als das Rückgrat des Verkehrswesens bezeichnet [7], stellt v. Bissing [8] die Bahn in den Mittelpunkt der Verkehrsaufgaben. Damit sie sich gegenüber der außerordentlichen

---

1) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 39, Jahrg. 2, v. 6.10.50, S. 3.
2) Walter Hamm, Schiene und Straße, Heidelberg 1954, S. 146.
3) ders., S. 143.
4) ders., S. 138.
5) ders., S. 145.
6) ders., S. 139 ff.
7) ders., S. 147.
8) v.Bissing, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 221/222.

Beweglichkeit des Kraftwagens (und des Flugzeuges) behaupten kann, muß ihr auch eine größere Beweglichkeit zugestanden werden. Ihre Betriebspflicht muß aufgelockert werden, damit sie ertragarme Verkehrsleistungen zurückweisen kann. Ferner soll an Stelle der öffentlich-rechtlichen Verwaltungsform der Bundesbahn eine Gesellschaftsform treten, die mehr nach kaufmännischen Gesichtspunkten arbeitet. Der Kraftverkehr muß hingegen in seiner Entfaltung eingeengt werden angesichts der beschränkten Aufnahme- und Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes. Im übrigen ist die Verkehrspolitik nicht nur Ordnungspolitik, sondern auch Investitionspolitik, denn die Herstellung der Einheit des Verkehrs ist im Wesentlichen auch ein Investitionsproblem, womit u.E. v. Bissing den Nagel auf den Kopf getroffen hat.

Eine Neuorganisation der Tarifpolitik scheint auch den Gutachtern Homberger-Cottier [1] wichtig zu sein für die Ordnung im Verkehrswesen. Darüber hinaus müssen die Wettbewerbsbedingungen vereinheitlicht und für den Güternahverkehr eine gewerbliche Ordnung geschaffen werden. Der Schienenparallelverkehr im Personenverkehr muß verschwinden und die Steuerpolitik des Staates neu gestaltet werden. Das Gutachterbüro Coverdale & Colpitts [2] ist sparsamer mit Reformvorschlägen für das Verkehrswesen, möchte aber doch die Verkehrsmittel hauptsächlich unter Berücksichtigung der Kosten, die sie volkswirtschaftlich verursachen, koordiniert wissen.

Schließlich setzt sich auch Friedrich Fakiner [3] für einen umfassenden finanziellen Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln und eine Neuverteilung der gesamten Verkehrslasten auf die Schultern der einzelnen Verkehrsmittel nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ein.

Einen recht interessanten Vorschlag bringt Alfred Voigt [4]. Eine Differenzierung der Beförderungssteuer soll die Koordinierung des Verkehrs dergestalt bewerkstelligen, daß der Kraftverkehr von den Hauptverkehrslinien zum Flächenverkehr abgelenkt wird. Die Hauptverkehrslinien werden etwa doppelt so stark wie bisher mit Beförderungssteuer belastet, hingegen erhalten verkehrsschwache Gebiete vollkommene Beförderungssteuerfreiheit zugebilligt. Im Zubringerverkehr zwischen verkehrsschwachen Gebieten und auf Linien werden die üblichen Steuersätze erhoben. Voigt erwartet durch

---

1) zitiert bei: Friedrich Fakiner, Lastenausgleich zwischen den Verkehrsmitteln, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, a.a.O., S. 179.

2) dto., S. 179.

3) dto., S. 182.

4) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 32, Jahrg. 3, v. 12.8.51, S. 2.

diese Steuerpolitik, für die er auch einige technische Details hinsichtlich ihrer Durchführung angibt, ein stärkeres Interesse des Kraftverkehrs an Flächenverkehr bei gleichzeitiger Abkehr vom Hauptverkehr, der eine Domäne der Eisenbahn ist und bleibt.

So sehr heute die liberale Richtung auf allen möglichen Gebieten des Wirtschaftslebens in zahlreichen Publikationen immer wieder vertreten wird, bei Bemühungen um Ordnung im Verkehrswesen tritt sie fast nicht zutage. Das ist vollkommen richtig, denn wie wir bereits nachzuweisen versuchten [1], kann eine Ordnung auf dem Verkehrsmarkt nicht vollständig dem freien Spiel des Wettbewerbes überlassen werden. Bekanntlich sehen selbst eingefleischte Liberalisten ein, daß im Verkehrssektor andere Maßstäbe angelegt werden müssen als in den übrigen Wirtschaftsbereichen und befürworten daher ohne weiteres gewisse Lenkungsmaßnahmen.

Heinrich Rittershausen bejaht zwar ganz entschieden den freien Wettbewerb, indem er die Verkehrsmittel durch gesteigerte Rationalisierung und Investitionen wettbewerbsreif machen will, doch ist er für maßvolle Beschränkung des Laderaumes durch Sperrung des Zuganges zum Verkehrsmarkt.[2] Rittershausen denkt auch an die Bildung eines Verbandes von Eisenbahn und Straßenverkehr zur Regulierung des Wettbewerbes in fernerer Zukunft, Voraussetzung ist allerdings, daß die beiden Verkehrsmittel ihre "Wettbewerbsreife" erlangt haben[3].

In seiner "Verkehrspolitik" [4] wendet sich Andreas Predöhl scharf gegen jeden Dogmatismus der Methoden. "Nur ein echter Methodenpluralismus wird den Grundsätzen einer pragmatischen Verkehrspolitik gerecht",[5] d.h. die Anpassung eines Prinzips an die lebendigen Kräfte der Wirtschaft verbürgt allein den Erfolg. Er wünscht nicht Wettbewerbswirtschaft um jeden Preis, sondern Marktwirtschaft, die sich der Wettbewerbswirtschaft bedient, soweit sie es für richtig hält. Dabei kann sie dem Grundsatz des Laisser-faire folgen, indem sie den Wettbewerb oder das Monopol gewähren läßt, sie kann aber auch das Monopol kontrollieren und dem Wettbewerb Normen setzen [6]. Unter diesem Gesichtspunkt ist nach Predöhls Ansicht eine Monopolkontrolle im Eisenbahn-

---

1) s.S. 129-131.

2) Heinrich Rittershausen, Bundesbahn im Wettbewerb, a.a.O., S.83/84.

3) ders., S. 84.

4) Andreas Predöhl, Verkehrspolitik, Göttingen 1958.

5) ders., S. 283.

6) ders., S. 272.

verkehr zweckmäßig und ein staatliches Monopol für den Eisenbahnverkehr ohne weiteres zu befürworten. Für den Kraftverkehr hält er aber das Laisserfaire-Prinzip für richtiger, allerdings innerhalb der Grenzen, die durch die Verkehrssicherheit und den Zustand der Straßen gezogen sind. [1] Für den gewerblichen Kraftverkehr ist die starre Kontingentierung, die nur zu "unerwünschten Monopolreservaten der beati possidentes" führt [2] durch eine elastische und liberale zu ersetzen. [3] Der Wettbewerb soll im Kraftverkehr wirksam bleiben, ohne durch ruinöse Konkurrenz die Eisenbahn zu gefährden. [3] Einem echten Wettbewerb innerhalb des Kraftwagengewerbes widersetzt sich aber der Werkverkehr. [3] Daher ist durch erhöhte Besteuerung der Werkverkehr auf ein vernünftiges Maß zu drosseln. [4] Predöhl lehnt die Bindung der Kraftwagentarife an den Deutschen Eisenbahngütertarif rundweg ab [5] und wünscht für den Kraftverkehr einen eigenen Tarif [6]. Die Eisenbahn braucht aber nicht notwendigerweise echte Kostentarife [7], sondern sie kann weiterhin Monopolstrategie mit Preisdifferenzierung betreiben, sofern sie sich von der Vorstellung befreit, die müsse sich ihren "Besitzstand" an Transporten so weit wie möglich erhalten, und sich nur auf diejenigen Transporte konzentriert, in denen sie überlegen ist, denn dadurch verbleiben ihr noch beträchtliche Monopolreservate. [8] Durch Gewährung von Rabatten (z.B. Treuerabatte) könnte sie einen Teil der großen Verlader an sich binden. [9] - Es genügt nicht, für jedes Verkehrsmittel die richtige Marktform zu finden und die Märkte aufeinander abzustimmen, sowie die Preispolitik der einzelnen Verkehrsmittel zu koordinieren, sondern es gilt darüber hinaus, "die Verkehrsmittel so aneinander anzugleichen, daß ihnen die gleichen Startbedingungen ... gewährt werden". [10] Die Angleichung der Startbedingungen soll nach Predöhl

---

1) Andreas Predöhl, Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 276.
2) ders., S. 277.
3) ders., S. 278.
4) ders., S. 279.
5) ders., S. 282.
6) ders., S. 283.
7) ders., S. 286.
8) ders., S. 285.
9) ders., S. 288.
10) ders., S. 289.

durch eine "Harmonisierung der Kosten" erreicht werden. Arteigenheiten der einzelnen Verkehrsmittel sollen erhalten bleiben, deshalb sollen sie nur ihrer Art entsprechend mit Kosten-belastet werden. Ihnen dürfen keine Ausgaben angelastet werden, die sie nicht selbst als Kosten verursacht haben [1], es sei denn, es handelt sich um allgemeine Maßnahmen der Sozial- und Finanzpolitik. Aber auch hier ist zu beachten, daß solche Maßnahmen meist Nebenwirkungen haben, die für den einen Verkehrsträger günstig, für den anderen ungünstig sind. [2] "Harmonisierung der Kosten bedeutet nicht Nivellierung der Kosten auf einem unökonomischen Niveau, sondern die bestmögliche Annäherung an eine volle Deckung der Kosten bei allen miteinander im Wettbewerb stehenden Verkehrsmitteln." [3]

Wilhelm Röpke, dessen Veröffentlichung bereits ausführlich behandelt wurde[4], dehnt seine liberale Einstellung grundsätzlich auch auf den Verkehrssektor aus. Er ist für eine Begünstigung der natürlichen Arbeitsteilung durch die Verkehrspolitik und für Kostenausgleich zwischen Schiene und Straße insoweit, als zur Erreichung dieses Zieles die Verkehrspolitik "marktkonforme" Maßnahmen anwenden kann.[5]

In ähnlicher Weise befürwortet Alfons Schmitt einen freien Wettbewerb der beiden Verkehrsträger untereinander. Er begnügt sich nicht damit, daß ein Wettbewerb "auf der Ebene mehr technisch-leistungsmäßiger Unterschiede" [6], also unterschiedliche Schnelligkeit, Sicherheit, Pfleglichkeit des Transports oder Fähigkeit zum unmittelbaren Haus-Haus-Verkehr etc., entsteht, sondern er möchte einen echten Leistungswettbewerb verwirklicht wissen, dessen Hauptausdrucksform der Preiswettbewerb ist. [6] Dementsprechend darf nicht an einer starren Tarifpolitik festgehalten werden, sondern jedem Verkehrsträger müssen kostenabhängige Tarife zugestanden werden: für die Bahn soll durch Tarifanhebung eine Verkehrsvergeudung, die durch den die laufenden Kosten nicht deckenden Preis für Verkehrsleistungen verursacht ist, verhindert werden [7] und der Kraftverkehr muß von der Bindung seiner Tarife an die Eisenbahntarife erlöst

---

1) Andreas Predöhl, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 290.

2) ders., S. 291.

3) ders., S. 297.

4) s.S. 131, 141 ff.

5) Wilhelm Röpke, Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, a.a.O., S. 36 f.

6) Alfons Schmitt, Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang? ORDO-Jahrbuch, III. Band 1950, S. 187.

7) ders., S. 185.

werden, denn die daraus für ihn praktisch entstehenden Differentialgewinne [1] haben keine unmittelbare volkswirtschaftliche Funktion, sondern stellen vom Staat zwangsweise auferlegte Sondergewinne dar. [2] Alfons Schmitt sieht einen marktmäßigen und allseitigen Wettbewerb, für den er sich mit aller Konsequenz einsetzt, darin, daß dieser auf der Basis wirklicher und eigener Leistung erfolgt und damit die vollen Kosten widerspiegelt. [3] Gleiche Startbedingungen sind dazu unerläßlich, d.h., 1. jedem Verkehrsmittel sind seine vollen Kosten zuzulasten, 2. zwischen Schiene und Straße ist ein gerechter Lastenausgleich herbeizuführen und 3. ist der Einsatz von Macht im Wettbewerb zu verhindern. [4] Wie schon v.Bissing [5] richtet auch Alfons Schmitt sein Augenmerk auf eine richtige Investitionspolitik im Verkehrswesen. Kapitalinvestitionen allein zum Zweck betriebswirtschaftlicher Kostensenkung genügen nicht, sie müssen darüberhinaus durch Leistungssteigerung und Wettbewerbsstärkung zu echter Wettbewerbsfähigkeit führen. [6] Auf dem Straßenverkehrssektor muß die Disharmonie zwischen den Investitionen für Fahrzeuge und denen für das Straßennetz beseitigt werden. [7]

4. Versuch einer Lösung des Problems "Schiene - Straße ".

Wenn man die Ordnung der Dinge, die die einen "Verkehrs-Chaos", die anderen "Kampf zwischen Schiene und Straße", wieder andere schlicht "Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr" nennen, herangehen will, dann darf man sich nicht damit begnügen, ein friedliches Nebeneinander leistungs- und kostenmäßig gesunder Verkehrsmittel zu erreichen. Auch eine Zusammenarbeit bzw. Arbeitsteilung der Verkehrsmittel untereinander, so schön und so begrüßenswert sie auch sein mag, darf noch nicht endgültig befriedigen. Das Wichtigste aller Reformbestrebungen darf nicht vergessen werden: der Verbraucher. Es geht also letzten Endes darum, wenn auch nicht die "ideale", so aber doch wenigstens die "optimale" Verkehrs-

---

1) s.S. 134.

2) Alfons Schmitt, Verkehrsordnung..., a.a.O., S. 188.

3) ders., S. 189.

4) ders., S. 190.

5) s.S. 151 f.

6) Alfons Schmitt, Verkehrsordnung..., a.a.O., S. 203.

7) ders., S. 208.

wirtschaft zu erstreben. Nur unter diesem Gesichtspunkt darf an die Lösung der Verkehrsprobleme herangegangen werden.

Es kann auch nicht gleichgültig sein, in welcher Form und Methode die Reformpläne verwirklicht werden. Man beruft sich auf den unzweifelhaft in vieler Hinsicht feststellbaren Erfolg der "sozialen Marktwirtschaft" und ist gewillt, diese in erheblichem Maße anzuerkennen. Umso weniger kann man bei der Lösung des Wettbewerbsproblems - selbst wenn wir dem Verkehrssektor eine besondere Stellung innerhalb der Wirtschaft einräumen - auf "Polizeimaßnahmen" zur Herstellung und Aufrechterhaltung der Ordnung zurückgreifen. Selbst bei Anwendung legislativer Maßnahmen ist Vorsicht walten zu lassen, denn es ist nicht schwer, im Bewußtsein parlamentarischer Mehrheit die unsinnigsten Gesetze zu entwerfen und de facto durchzubringen. Es ist erforderlich, vor dem Entwurf eines die Verkehrsverhältnisse einschneidend verändernden Gesetzes, alle Betroffenen zu hören und deren Wünsche und Anregungen durch Fachausschüsse und Gremien prüfen zu lassen, wenn nicht überhaupt diese Kreise zum Gesetzentwurf mit heranzuziehen.

Ferner muß man sich von dem Gedanken freimachen, Teilprobleme für sich und unabhängig von anderen Erfordernissen lösen zu können. Die augenblickliche Verkehrssituation weist bereits so viele Verflechtungen und Zusammenhänge der einzelnen Probleme untereinander auf, daß beispielsweise eine isoliert betriebene Beseitigung des Bundesbahndefizits unabsehbare Folgen für die anderen Verkehrsmittel mit sich bringen kann. Jede Maßnahme muß im Hinblick auf ihre direkten und indirekten Folgen für das gesamte Verkehrswesen und auf ihre Brauchbarkeit im Rahmen der gesamten Verkehrspläne sorgfältig geprüft werden.

Wenn wir uns auch bisher bewußt von allem ferngehalten haben, was die Binnenschiffahrt und den Luftverkehr anbelangt, im Rahmen einer durchgreifenden und umfassenden Verkehrsreform dürfen auch diese beiden Verkehrsträger nicht vergessen werden. Was nützt die schönste und idealste Lösung des Wettbewerbsproblems zwischen Schiene und Straße, wenn in einigen Jahren oder Jahrzehnten die Binnenschiffahrt und der Flugverkehr vor den gleichen Problemen stehen wie heute die Eisenbahn. Also: Jede Bemühung zur Wiederherstellung des Friedens zwischen Schiene und Straße muß zugleich mit einem Seitenblick auf Binnenschiff- und Luftverkehr verbunden sein, der prüft, ob gewisse Maßnahmen nicht auch für diese vorteilhaft angewandt werden können.

Es ist sinnlos, mit Teillösungen die unabwendbare durchgreifende Verkehrsreform immer wieder hinauszuschieben; sie muß kommen und je eher und konsequenter sie durchgeführt wird, desto wirksamer und vorteilhafter wird sie für alle am Verkehr beteiligte und interessierte Kreise sein. Der Vergleich mit dem 21. Juni 1948 drängt sich auf. Jener Tag brachte der Wirtschaft einen schmerzenden und gefürchteten Schnitt, aber er schuf die Grundlage für den Wiederaufschwung, der Deutschlands Industrie und Handel wieder Ansehen und Geltung brachte und dem Volke die so lange vermißte Hebung des Lebensstandards. Jedermann, der wirtschaftliche Einsicht genug besaß, wußte, daß die Zustände im Geldwesen vor der Währungsreform einfach nicht mehr tragbar waren und langsam aber sicher zum Totalausverkauf der deutschen Produktionskraft und des Volksvermögens geführt hätten. Auch das Verkehrswesen hat Leistungsfähigkeit und wertvolles Vermögen zu verlieren, und je länger der "Tag X" des Verkehrs auf sich warten läßt, umso mehr Schaden erleidet das Verkehrswesen und damit die gesamte Wirtschaft und desto mehr trifft es last not least den Steuerzahler, der dafür aufkommen muß.

Freilich darf nicht behauptet werden, die Bundesregierung hätte nichts unternommen, was auf eine Ordnung der Wettbewerbsverhältnisse auf dem Verkehrssektor hingezielt hätte. Mit dem Erlaß des Verkehrsfinanzgesetzes vom 6. April 1955 [1] ist sogar ein recht wirksames verkehrspolitisches Instrument geschaffen worden, auf das wir an dieser Stelle etwas näher eingehen wollen.

Das Verkehrsfinanzgesetz hat eine sehr bewegte Entstehungsgeschichte hinter sich. "Zuerst mußte das Defizit der Bundesbahn in die Hunderte von Millionen jährlich gehen, erst mußte die Zahl der im Straßenverkehr Unfallverletzten die 3-Millionen-Grenze, darunter mehr als 10 000 Tote, streifen, erst mußte der volkswirtschaftliche Verlust durch diese Unfälle die Milliardengrenze weit übersteigen, ehe man in der Bonner Kaufmannstraße zur Einsicht kam, daß es so nicht weitergehen könne, sondern im Gegenteil, daß das Steuer der Verkehrspolitik sozusagen um 180° gewendet werden müsse, um ein absolutes Chaos im Verkehr zu vermeiden." So stellt resümierend die Zeitschrift "Verkehrs-Wirtschaft" in einer Abhandlung über das Verkehrsfinanzgesetz fest. [2] Immerhin dauerte es tatsächlich

1) BGBl.I, Jg. 1955, S. 166.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 12/13 v. 30.3.1955, Jahrgg. 7, S. 1.

lange, bis die "Parlamentsmaschine" - betrüblich, daß man auf dieselbe angewiesen war - in Bewegung gebracht werden konnte, um wenigstens einen Schritt zur Neuordnung des Verkehrs zu unternehmen.

Ende 1953 wurden durch das Bundesverkehrsministerium in Verbindung mit dem Bundesfinanzministerium Entwürfe ausgearbeitet, die im Januar 1954 als Verkehrsfinanzgesetz und Straßenentlastungsgesetz dem Bundeskabinett vorgelegt wurden. Während das Straßenentlastungsgesetz auf immer größere Widerstände innerhalb der Fraktionen stieß, konnte sich das Verkehrsfinanzgesetz in den einzelnen Ausschüssen des Bundestages behaupten. Im Juni verabschiedete das Bundeskabinett beide Gesetzentwürfe, leitete jedoch nur das Verkehrsfinanzgesetz dem Bundestag zu, sodaß im Juli 1954 die erste Lesung der Gesetzesvorlage im Bundestag stattfinden konnte. Die dann folgenden Ausschußberatungen, die immer wieder neue Änderungen erbrachten, dauerten bis zum März 1955. Ende März konnte schließlich das Verkehrsfinanzgesetz dem Bundesrat zur Zustimmung weitergeleitet werden, während es um das Straßenentlastungsgesetz still geworden ist. [1)]

Das Verkehrsfinanzgesetz bringt eine wesentlich stärkere finanzielle Belastung des Kraftverkehrs. Nach vorläufigen Berechnungen ergibt sich ein jährliches Steuermehraufkommen von 410 Mio DM, wovon 54 Mio DM aus der Kfz.-Steuer, 40 Mio DM aus der Beförderungssteuer und 316 Mio DM aus der Mineralölsteuer zusätzlich aufgebracht werden. [2)]

Die damit gewonnenen Mittel werden zum Ausbau der Bundesstraßen, zur Verbesserung von Ortsdurchfährten und zum Bau von Umgehungsstraßen verwendet. Weiter werden 115 Mio DM zum Ausbau der Autobahnen verwendet. Der Rest teilt sich auf für Zwecke, die den Interessen des Kraftverkehrs zuwider laufen: 145 Mio DM erhält die Deutsche Bundesbahn zur Verbesserung der Verkehrsanlagen und 10 Mio DM werden den nicht bundeseigenen Eisenbahnen zur Modernisierung ihrer Betriebe zur Verfügung gestellt. [2)]

Das Verkehrsfinanzgesetz will zweierlei erreichen: Einmal wird der Kraftverkehr entsprechend den Verhältnissen bei der Bundesbahn stärker zur Unterhaltung seiner eigenen Verkehrswege herangezogen, zum anderen erhält er ebenso wie die Bundesbahn betriebsfremde Lasten auferlegt. Damit nähern sich die Startbedingungen beider Verkehrsträger schon etwas. Die Erhöhung der finanziellen Auflagen des Kraftverkehrs bringt aber auch eine Steige-

---

1) s.hierzu die entspr.Berichte in der Zeitschrift Verkehrs-Wirtschaft Nr. 3, 5, 9, 14/15, 22, 24, 27, 51/52,/ 1954, 12/13 / 1955, 21/1955.

2) Verkehrs-Wirtschaft Nr. 12/13 v. 30.3.1955, Jahrg. 7, S.1.

rung der Betriebskosten mit sich. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit des Kraftverkehrs etwas eingeschränkt. Letztlich bedeutet dies eine weitere Angleichung der Startbedingungen.

Die Bundesbahn kann aber nicht schlechthin als Nutznießer des finanziellen Mehrertrages aus dem Verkehrsfinanzgesetz bezeichnet werden, denn sie bekommt die jährlichen 145 Mio DM nicht geschenkt, sondern erhält diese nur in Form von Krediten, die erst nach entsprechender Verwertung für Zwecke der Modernisierung und Rationalisierung als Gewinne zu Buche schlagen können. [1)]

Bereits am Beispiel des Verkehrsfinanzgesetzes kann man sehen, daß verkehrspolitische Maßnahmen oft lange, manchmal sogar zu lange auf sich warten lassen, wo doch die allgemeine Lage schnelle Entscheidungen dringend erforderlich macht. Kann es daher verwundern, daß die Wirksamkeit solcher Maßnahmen durch die Entwicklung in kürzester Zeit schon in Frage gestellt wird? Wie man hört, ist bereits ein neues Verkehrsfinanzgesetz im Bundesverkehrsministerium in Vorbereitung [2)]. Immerhin mußten wiederum nahezu 3 Jahre vergehen, bis analog zu den Aufwendungen, die das Verkehrsfinanzgesetz brachte, eine Tariferhöhung erfolgte, wo diese doch in Zusammenhang damit hätte geschehen müssen. Aber auch die Erhöhung der Güter- und Personentarife konnte nicht befriedigen, wie bereits ausgeführt wurde. [3)] So reiht sich eine Teilmaßnahme an die andere, ohne daß eine die andere ergänzen und ihr zum gewünschten Erfolg verhelfen könnte. Unserer Meinung nach wäre es nötig, a l l e verkehrspolitischen Maßnahmen, wie Verkehrsfinanzgesetz, Tariferhöhung, Neufassung der Straßenverkehrsordnung mit Geschwindigkeits-, Maß- und Gewichtsbegrenzungen, Sonntagsfahrverbot für Lkw, Steuer- und Abgabenerhöhung, Straßenbaupläne und deren Finanzierung usw. so aufeinander abzustimmen und die zeitliche Folge so eng zu begrenzen, daß sie als Ganzes angesehen werden können, nämlich als eine wirkliche V e r k e h r s r e f o r m .

Geben wir abschließend noch Bundesverkehrsminister Hans Christoph Seebohm das Wort [4)], um zu erfahren, wie die Verkehrspolitik in den nächsten Jahren in Westdeutschland aussehen wird: "Um allmählich eine Eigenwirtschaftlichkeit der großen Verkehrsträger in der Bundesrepublik zu er-

---

1) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 12/13 7. Jahrg., vom 30.3.55, S. 1.

2) Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 5, 1o.Jahrg., vom 1.2.58, S. 1.

3) s.S. 62 f.

4) Hans Christoph Seebohm, Investitionen statt Subventionen, a.a.O., s. 23.

reichen, werden wir jetzt versuchen, das bisherige System von Subventionen durch planmäßige Förderung von Investitionen abzulösen. Die Defizitausgleiche bei den Verkehrsträgern waren doch nur Behelfsmaßnahmen. Künftig geht es mehr als bisher darum, den durch Kriegsauswirkungen bedingten Nachholbedarf zu erfüllen. Verkehrsinvestitionen sind auch immer dann besonders angebracht, wenn in einer Periode wirtschaftlicher Stagnation ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung vorbereitet werden soll. Das ist bei uns gegenwärtig der Fall. Wir haben die Zeit des Systems der Aushilfen nicht schlecht durchgestanden. Mit den offenen oder versteckten Subventionen haben wir den Wiederaufbau im Verkehr ermöglicht und die produzierende Wirtschaft gestützt. Doch wurde durch die Subventionen die Notwendigkeit verschleiert, mit langfristig zur Verfügung zu stellenden Mitteln wirklich auszubauen, zu rationalisieren und zu modernisieren. Das kann nicht länger hinausgeschoben werden. Eine weitere Verzögerung der Investitionen für den Nachholbedarf und für den Fortschritt bei der Bundesbahn, im Straßen- und Wasserbau, bei der Seeschiffahrt und der Luftfahrt und anderem mehr würde sich schädlich auswirken. Es wurde in den Nachkriegsjahren zwar kein Raubbau, aber doch ein schmerzlicher Substanzverzehr getrieben. Der Verschleiß geht jetzt bald zu weit. Die Erhöhung der Bundesbahntarife kann die gestiegenen Kosten noch immer nicht ganz ausgleichen. Der Investitionsbedarf der Bahn ist in einem 10-Jahres-Plan mit 26 Milliarden DM eingesetzt. Vom Bund erwartet sie mit Recht die Mittel für die Beseitigung der letzten Kriegsschäden und für die Deckung des Nachholbedarfs in einer Höhe von jährlich 780 Millionen DM; denn diese Mittel hat der Bund der Straße, der Wasserstraße, den Umschlagsanlagen für Schiffahrt und Luftfahrt reichlich gewährt... Die Planungen für den Straßenausbau sind auf 12 Jahre ausgerichtet und verbrauchen etwa 22,4 Milliarden DM. 1961 wird das westdeutsche Autobahnnetz eine Ausdehnung von 3000 km haben. Kein anderer Staat in Europa hat bisher mehr als 1000 km Autobahn aufzuweisen... Gut ausgebaute Verkehrswege und moderne Verkehrseinrichtungen sind wichtige Voraussetzungen für eine rationell arbeitende Wirtschaft, deshalb ist die Förderung von Investitionen für uns alle von Nutzen. Wir haben die Möglichkeit, nunmehr dementsprechend zu handeln."

Es hieße die Arbeit der Verkehrsexperten und Fachausschüsse für Verkehrsfragen entwerten, wenn wir von einem relativ entfernten und sicheren Bord aus gemächlich Ratschläge, von denen wir glauben, daß sie die einzig richtigen und möglichen seien, erteilen würden, während jene in hitzigen Debatten und in exakter, tiefgründiger Spezialarbeit um die optimale Lösung ringen. Jene Kreise aber sind es gerade, die sich oft an die Öffentlichkeit wenden und zur Mitarbeit auffordern. Diese Tatsache gibt uns die Berechtigung, unsere Gedanken zur Lösung des Wettbewerbsproblems (gleichsam als Resümee unserer vorliegenden Untersuchungen) vorzutragen.

1) Die Deutsche Bundesbahn als das größte Unternehmen der deutschen Wirtschaft und zugleich als wertvolles Volksvermögen muß erhalten werden und in die Lage versetzt werden, als Verkehrsinstrument e i g e n w i r t s c h a f t l i c h die ihm zukommenden Aufgaben zu erfüllen.

2) Die Tarife der Bundesbahn sind aus veralteten wirtschafts- und sozialpolitischen Gesichtspunkten entstanden. Es ist notwendig, das Tarifsystem zumindest auf Forderungen der Neuzeit unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbsverhältnisse abzustimmen.

3) Die Bundesbahn darf nicht unter besonderer Protektion des Staates stehen und dementsprechend behandelt werden. Sie muß vielmehr aus eigener Kraft in den Verkehrswettbewerb eingreifen und sich behaupten können.

4) Dazu ist erforderlich, daß die Kriegs- und Kriegsfolgeschäden endgültig behoben werden, für welche Aufwendungen der Staat aufzukommen hat, der ja auch das Straßennetz ohne besondere Heranziehung des Kraftverkehrs wieder aufgebaut hat. Ferner müssen der Bahn für die innerbetriebliche Rationalisierung und zur Modernisierung ihres Betriebes ausreichende Fremdmittel zur Verfügung gestellt werden.

5) Lassen sich die Bindungen und Verpflichtungen, die der Bundesbahn augenblicklich auferlegt sind, nicht umgehen, so ist dafür Sorge zu tragen, daß sie entweder in den Grenzfällen, in denen sich diese Belastungen bemerkbar machen, vom Wettbewerb ferngehalten wird oder hierfür finanziellen Ausgleich erhält oder, daß die Konkurrenz ebenfalls entsprechend belastet wird.

6) Der Kraftverkehr hat seine historische Berechtigung erwiesen und seine Leistungsfähigkeit eindeutig unter Beweis gestellt, sodaß ihm der Platz unter der Sonne genauso zusteht wie der Eisenbahn. Alle verkehrs-

politischen Maßnahmen dürfen daher keinesfalls eine Diskriminierung des Kraftverkehrs zur Folge haben.

7) Da die Verkehrsnachfrage nicht beliebig vergrößert werden kann und die vorhandene Kapazität des Verkehrsangebotes eher überdimensioniert ist, muß eine weitere Vergrößerung des Verkehrsangebotes verhindert werden, Die Bundesbahn hat seit Jahren etwa ihre feste Kapazität, die sie ohne Risiko weder vergrößern noch einschränken kann. Es muß daher in erster Linie der Zustrom zum Kraftverkehrsgewerbe unterbunden werden.

8) Die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeuges ist von einem leistungsfähigen Straßennetz abhängig. Ein solches trägt erheblich zur rationellen Beförderung von Personen und Gütern bei und verhilft zu einer Transportkosten senkenden Tendenz. Es ist daher nur billig, eine restlose Wiederherstellung und den weiteren Ausbau des Straßennetzes zu fordern.

9) Das System der Besteuerung ist, soweit es den Kraftverkehr betrifft, gerechter und vor allem verständnisvoller zu gestalten. Eine Erhöhung von Steuern und Abgaben (aber nur zweckgebunden!) ist notfalls in Kauf zu nehmen. Andererseits müssen die überhöhten Abschreibungsmöglichkeiten bei der Anschaffung von Kraftfahrzeugen wegfallen.

10) Dem Kraftverkehr kann eine finanzielle Heranziehung zur Erfüllung wirtschafts- und sozialpolitischer Aufgaben nicht erspart werden. Er muß sich diesen Verpflichtungen genauso unterziehen wie die Bundesbahn.

11) Die verkehrspolizeilichen Vorschriften sind so zu halten, daß einerseits der Kraftverkehr nicht zu sehr eingeengt und andererseits das Straßennetz nicht überlastet wird. Die allgemeine Verkehrssicherheit muß unter allen Umständen gewährleistet sein.

12) Arbeitsteilung anstelle von Konkurrenz ist schön. Sie darf aber nicht durch die damit vorhandenen Monopolisierungsmöglichkeiten zu Transportkostensteigerungen führen, sondern muß die ihr innewohnende Rationalisierungsfähigkeit der Nachfrage zugute kommen lassen.

13) Obschon eine unumgängliche Neugestaltung der Tarife und der Kraftfahrzeugbesteuerung eine Erhöhung der Transportkosten mit sich bringen wird, ist doch andererseits jede Möglichkeit auszuschöpfen, mit Hilfe des Wettbewerbs relative Kostensenkungen zu erzielen. Eine großzügige Investitionshilfe vermag ebenfalls Härten zu vermeiden oder abzubiegen

zum Nutzen des Angebots wie der Nachfrage.

14) Die endgültige Lösung der Wettbewerbsprobleme zwischen Schieneuund Straße kann nur durch harmonischen Zusammenklang der einzelnen Maßnahmen erreicht werden, wobei es vor allem auch Sache der beiden daran beteiligten Verkehrsträger ist, verständnisvoll und einsatzfreudig daran mitzuwirken.

Wenn wir erkannt haben, was getan werden muß, um Ordnung in das Verkehrswesen zu bringen, so bleibt uns noch die Überlegung, welcher W e g eingeschlagen werden soll, um die Forderungen zu verwirklichen. Wir lehnen krasse Kartell- und Monopolpolitik ab, genauso wie wir dem unbeschränkten Wettbewerb als Marktregulativ im Verkehrswesen nicht vollständig vertrauen können. Es scheint uns deshalb angebracht,

15) mit Hilfe eines g e l e n k t e n W e t t b e w e r b e s die gesteckten Ziele zu erreichen. Die natürliche Wirksamkeit ist dort willkommen, wo sie leistungssteigernde und kostensenkende Folgen zeitigt; wo hingegen wirtschafts- und sozialpolitische Momente für die Wettbewerber einseitige Belastungen bringen oder zusätzliche Anforderungen stellen, ist sein Steuerungsmechanismus einzuschränken oder vollständig zu blockieren.

Schlußwort.

Wie wir gesehen haben, stellen die ungeklärten Verhältnisse im Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen einen Problemkomplex dar, dessen äußerer Umfang groß genug ist, um praktisch jeden Einzelnen in unserem Volke persönlich zu berühren. Andererseits sind seine inneren Zusammenhänge und Einzelprobleme so kompliziert und diffizil, daß es nicht leicht ist, Lösungen zu finden, die generell allen Ansprüchen genügen. Und doch dürfen wir uns mit Teillösungen nicht zufrieden geben. Es kann zu nutzloser Verschwendung von Kapital und wertvoller Arbeitskraft führen, wenn einzelne Notstände behoben werden und andere, viel brennendere Übel weiter bestehen. Die Verkehrswirtschaft bildet ein kleines Kettenstück, das in die große Kette volkswirtschaftlicher Verflechtungen eingereiht ist. Wenn mehrere Glieder dieses Kettenstückes schadhaft sind, so ist nicht damit gedient, einzelne davon zu reparieren; denn die ganze Kette ist nur so stark, wie das letzte noch schadhafte Glied zu halten vermag. Eine umfassende Erledigung aller den Wettbewerb betreffenden Fragen ist also unerläßlich. Auch drängt die Zeit; langes Hinauszögern unumgänglicher Maßnahmen vergrößert nur die volkswirtschaftlichen Schäden, die aus den ungeklärten Wettbewerbsverhältnissen entstehen.

Ein bedeutsames Ergebnis in der Bemühung um die Lösung der Wettbewerbsprobleme ist schon damit erreicht, wenn deren Hauptursachen erkannt und analysiert sind. Wichtig ist auch eine klare Darstellung der Fronten, die die beiden Wettbewerber gegeneinander bilden. Es ist dabei von untergeordneter Bedeutung, wo sich diese augenblicklich befinden, dringlicher ist, die allgemeine Linie festzulegen, die durch den Verlauf der Wettbewerbsvorgänge bestimmt wird.

Es erschien wichtig, der vorliegenden Arbeit möglichst eine zeit-unabhängige Allgemeingültigkeit zu geben, damit auch in späterer Zeit, wenn sich wieder manches geändert hat, die Untersuchungen noch brauchbar sind. Andererseits ist es in der heute so schnellebigen Zeit unumgänglich, der raschen Entwicklung irgendwie Rechnung zu tragen. Es wurden daher keine Mühen gescheut, auch neueste Daten noch im Manuskript unterzubringen, um nichts an Aktualität einzubüßen.

Der Sinn und Zweck der vorliegenden Arbeit darf darin gesehen werden, zu dem brennenden Problem "Schiene-Straße" und zur Neuordnung der Wett-

bewerbsverhältnisse einen kleinen Beitrag zu leisten, indem die wichtigsten Grundlagen und Vorgänge dargestellt und kritisch gewürdigt wurden.

Literaturverzeichnis.

Adamek und Saake, Die Straßenkosten und ihre Finanzierung, Bielefeld 1952.

Beer, Hermin, Der Weg zum Bundesbahngesetz, Bundesbahn, Nr. 23/24, Jahrg. 25, v. 5./20.12.51.

Berchtold, Walter, Staatspolitische Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, Studienkonferenzschriften, Bd. 3/1950.

Bertram, Walter, Erneuerung des Oberbaues, Bundesbahn, Nr. 10, Jahrg. 25, v. 20.5.51.

Bissing, W.M.Freih.v., Verkehrspolitik, Berlin 1956.

Bode, Wolfgang, Beförderung von schweren und schwersten Lasten auf der Straße, Bundesbahn, Nr. 23/24, Jahrg. 25, v. 5./20.12.51.

Busch, Fritz, Beförderungspflicht und Zumutbarkeit, Bundesbahn, Nr. 6, Jahrg. 25, v. 20.3.51.

Deutsche Bundesbahn, Mitteilungen über Verkehr und Betrieb, Bundesbahn, Nr. 9, Jahrg. 25, v. 5.5.51.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1949, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 24, v. 5.1.50.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1950, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 25, v. 5.1.51.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1951, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 26, v. 5.1.52.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1952, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 27, v. Jan. 53.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1954, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 29, v. Jan. 55.

Deutsche Bundesbahn, Vorläufiger Jahresrückblick 1955, Bundesbahn, Nr.1, Jahrg. 30, v. Jan. 56.

Deutsche Bundesbahn, Abschluß der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1950, Offenbach 1951.

Deutscher Industrie- und Handelstag, Tarif und Standort, Heft 9 der Schriftenreihe des DIHT, Dez. 1950.

Dobmeier, Albert, Stand und Entwicklung im Signal- und Fernmeldewesen, der Deutschen Bundesbahn, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Fakiner, Friedrich, Lastenausgleich zwischen den Verkehrsmitteln, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951.

Fischl, Otto, Vororttarif oder individueller Sondertarif, Bundesbahn, Nr. 6, Jahrg. 24, v. 20.3.50.

Flemming, Friedrich, Fortentwicklung der Dampflokomotive bei der Deutschen Bundesbahn seit 1945, Bundesbahn, Nr. 12, Jahrg. 25, v. 20.6.51.

Fries, Josef, Das Personalproblem bei der Deutschen Bundesbahn, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Gaebler, G.A., Brennkraftmaschinen der Deutschen Bundesbahn in der Vergangenheit und Zukunft, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Gaebler, G.A., Der Schienenomnibus der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn , Nr.18, Jahrg. 25, v. 20.9.51.

Gerteis, Adolf, Die Lage der westeuropäischen Eisenbahnen, Bundesbahn, Nr. 16, Jahrg. 25, v. 20.8.51.

Gerteis, Adolf, Gedanken zur Betriebsführung der Deutschen Bundesbahn, Studienkonferenzschriften, Bd.3/1950.

Gerteis, Adolf, Gedanken zur Lage der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Nr. 20, Jahrg. 24, v. 20.10.50.

Gerteis, Adolf, Lebensfragen der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Nr. 7, Jahrg. 25, v. 5.4.51.

Graßmann, Ewald, Vom Wesen der modernen Rangiertechnik, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951.

Grimmer, H., Die Collico-Transportkiste, Bundesbahn, Nr. 9, Jahrg. 24, v. 5.5.50.

Hamm, Walter, Schiene und Straße, Heidelberg 1954.

Hammer, Karl-Heinrich, Der deutsche Eisenbahn- und Kraftfernverkehr, Kiel 1951.

Haustein, Werner und Mayer, Richard, Die Stellung der Bundesbahn in Verfassung und Gesetzgebung, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Heering, Helmut, Die neuen Großbehälter der Deutschen Bundesbahn - ein Beitrag zur Modernisierung des Eisenbahnverkehrs, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Helberg, Walter, Bericht über die Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Nr. 24, Jahrg. 24, v. 20.12.50.

Klüsche, Wilhelm, Die elektrische Zugförderung der Deutschen Bundesbahn - Stand und Aussichten - Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951.

Klüsche, Wilhelm, Die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Bundesbahn nach dem Zweiten Weltkrieg, Bundesbahn; Nr. 9/10, Jahrg. 28, v. Mai 1956.

Kniebaum, Karl, Zwischen Morgenthaler- und Alsfelder Gutachten, DKV-Mitteilungen Nr. 5, v. 12.10.51.

Kuhn, Friedrich, Der mechanisierte Gleisumbau, Bundesbahn, Nr. 13/14, Jahrg. 25, v. 5./20.7.51.

Lehmann, H., Der Gesellschaftswagen, Bundesbahn Nr. 21, Jahrg. 24, v. 5.11.50.

Lischek, Horst, Aktuelle verkehrswirtschaftliche Probleme, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Manz, Günther, Die Triebfahrzeuge für den elektrischen Zugbetrieb der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn Nr. 9/10, Jahrg. 28, v. Mai 1954.

Mielich, Adolf Planungen und Möglichkeiten im Eisenbahnpersonenwagenbau, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Miksch, Leonhard, Wettbewerb als Aufgabe, Bad Godesberg 1947.

Most, Otto, Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Bielefeld 1954.

Müller-Armack, Alfred, Wirtschaftslenkung und Marktwirtschaft, Hamburg 1948.

Pirath, Carl, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl., Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1949.

Pischl, Werner, Ausbau des deutschen und des internationalen Verkehrs der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Nr.12, Jahrg. 24, v. 20.6.50 und Studienkonferenzschriften, Bd. 3/1950.

Predöhl, Andreas, Außenwirtschaft, Göttingen 1949.

Predöhl, Andreas, Marktwirtschaft im Verkehr, Der Volkswirt, Nr.28, 8. Jahrg., v. 10.7.1954.

Predöhl, Andreas, Verkehrspolitik, Göttingen 1958.

Rittershausen, Heinrich, Bundesbahn im Wettbewerb, Bad Hersfeld 1949.

Röper, Die Konkurrenz und ihre Fehlentwicklung, Untersuchungen über Störungen der Marktwirtschaft, Berlin 1952.

Röpke, Wilhelm, Die Abstimmung des Schienen- und Straßenverkehrs, Frankfurt am Main, 1954.

Rohde, Walter, Die Güterwagenumlaufermittlung vom Oktober 1950, Bundesbahn, Nr. 8, Jahrg. 25, v. 20.4.51.

Roth, Paul, Die Deutsche Bundesbahn als Auftraggeber, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Schmitt, Alfons, Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang?, ORDO-Jahrbuch, III. Band 1950.

Schmitt, Alfons, Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, Zeitschrift für Adolf Weber "Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik", Berlin 1951.

Schwarze, B., Studienkonferenzschriften, Bd.3 - Rothenburger Tagung 1950 - Offenbach 1950.

Seebohm, Hans Christoph, Investitionen statt Subventionen, Nordbayerische Zeitung, Nr. 101, vom 3.5.1958.

Stumpf, Berthold, Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1949, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50.

Stumpf, Berthold, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949/50, Hamburg 1950.

Stumpf, Berthold, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951, Frankfurt 1951.

Unverzagt, Wilhelm, Verkehrsprobleme der Bauwirtschaft, Bundesbahn, Nr. 16, Jahrg. 25, v. 20.8.51.

Vierfuß, Hans, Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, ein europäisches Problem, Schriftenreihe der wirtschaftlichen Gesellschaft für Westfalen und Lippe e.V., Münster 1950.

Weber, Adolf, Handels- und Verkehrspolitik, 4.Bd. der „Volkswirtschaftslehre", München und Leipzig 1933.

Wiens, Günther, Der Wagenbau, von der Werkstatt aus gesehen, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1951.

Wimmer und Wirbitzky, Fahrweise und Wirtschaftlichkeit von Nutzkraftwagen, München 1950.

Wirbitzky, G., Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit Personenanhängern, Der Omnibus, Sonderausgabe der Zeitschrift "Das Nutzfahrzeug", München 1949.

Zintl, Robert, Direkte Verbindungen, Bundesbahn, Nr. 16, Jahrg. 25, v. 20.8.51.

ferner:

130 Millionen DM bleiben im Land, Nordbayerische Zeitung, Nürnberg-Fürth, Nr. 194, v. 5.12.51.

Was der Kraftverkehr leisten kann, Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Nr. 42, Jahrg. 25, v. 27.5.50.

Kraftfahrzeugeinfuhr gegenüber Kraftfahrzeugausfuhr, Motorrundschau, Nr. 16, v. 25.8.51.

Das Notsignal, Spiegel, Nr. 51, Jahrg. 7 v. 16.12.53.

Statistik:

Deutsche Bundesbahn, Zahlen von der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahn, Jahrgänge 24, 25, 26 und 29.

Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 2.

Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch, Jahre 1952 und 1954.

Verband der Automobilindustrie, Tatsachen und Zahlen, 15. Folge 1951, 16. Folge 1952, 17. Folge 1953, 18. Folge 1954 19. Folge 1955, 20. Folge 1956, 21. Folge 1957.

Gesetze:

Bundesbahngesetz vom 13.12.1951. BGBl.I, S.955.

Straßenverkehrszulassungsordnung vom 24.8.1953. BGBl.I, S.1166.

Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955. BGBl.I, S.166.

Außerdem verdankt der Verfasser dem leider inzwischen (am 2.3.1956) verstorbenen Verkehrsexperten Egon S i l l e r, Düsseldorf, ausgezeichnete und wertvolle Informationen und Unterlagen für alle Gebiete des Verkehrswesens durch die Übersendung seiner Verkehrsbriefe. Leider kann ihn der ihm gebührende Dank nicht mehr erreichen.

Wichtige und aufschlußreiche Angaben und Auskünfte wurden dem Verfasser auch von den Herren Effmert, Eiermann, Fakiner und Stahr der ehem. HVB Offenbach (Main) erteilt. Für ihre bereitwillige Hilfe sei an dieser Stelle herzlichst gedankt.

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen.

			Seite
Tab. 1:	Räumlicher und baulicher Aufwand zur Beförderung einer Person bei verschiedenen Verkehrsmitteln.		23
2:	Transportkapazität des Lastkraftwagenbestandes 1950 nach der Berechnung des VDA.		73
3:	Transportkapazität des Lastkraftwagenbestandes 1950 nach eigener Berechnung		76-78
4:	Transportkapazität des Omnibusbestandes 1950 (nach eigener Berechnung).		8o-84
5:	Jahrestransportleistung des Güterkraftverkehrs 1950.		87
6:	Verkehrsleistungen der Personenkraftverkehrsunternehmen.		89
7:	Aufteilung der in den einzelnen Entfernungsstufen beförderten Gütermengen des gewerblichen Kraftverkehrs nach Tarifklassen.		94
8:	Betriebskosten des gesamten Güter- und Personenkraftverkehrs zur Bewältigung seiner Verkehrsleistung pro Jahr.		97
9:	Steuerbelastung für Lastkraftwagen und Anhänger.		99
10:	Die Mineralölbelastung bei Vergaser- und Diesel-Kraftstoff.		99
11:	Sonderbelastungen des Kraftverkehrs gegenüber Aufwendungen für Straßenbau.		1o5
12:	Finanzielle Ergebnisse der Deutschen Bundesbahn aus den Geschäftsjahren 1948 - 195o.	Anh.	175
13:	Betriebskostenvergleiche 1938 und Mai 1951 für 6,5 t bzw. 8 t Diesel-Lastkraftwagen.	"	176
14:	Vergleich der Betriebs- und Gesamtkosten zweier Lastzüge in den Jahren 1938 und 1951.	"	177
15:	Kilometerpreise eines 29 sitzigen Dieselomnibusses mit und ohne Anhänger bei verschiedenen Jahresleistungen.	"	178
16:	Kilometerpreise eines 37 sitzigen Dieselomnibusses ohne und mit versch.Anhängern bei versch. Jahresleistungen.	"	179
17:	Kilometerpreise eines 37 sitzigen Omnibusses mit Ottomotor ohne und mit versch. Anhängern bei versch. Jahresleistungen.	"	18o
18:	Bestand an Kraftwagen und Kraftfahrzeuganhängern im Bundesgebiet.	"	181
19:	Einteilung der Wagenladungsgüter in die Tarifklassen A-G.	"	182
Abb. 1:	Kurswagenläufe von Ansbach nach verschiedenen Orten.		48
2:	Das bestehende und für die Zukunft geplante elektrische Betriebsnetz der DB.		49
3:	Darstellung der jährlichen Betriebskosten für einen Dampf- und Dieselzug.		52
4:	Anteil der einzelnen Straßenarten an der Gesamtlänge der klassifizierten Straßen.		1o2
5:	Zustand der klassifizierten Straßen.		1o4
6:	Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB im Personenverkehr.	Anh.	183/184
7 und 8:	Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB im Güterverkehr.	"	185-187
9:	Anteil der Tarifklassen an der Gesamtgütermenge und durchschn.Einnahmen je bef. t.	"	188
10:	Entwicklung der Dieselöl- u.Benzinpreise.	"	188
11:	Entwicklung der Kraftwagenproduktion in Deutschland vor und nach dem Kriege.	"	189

A N H A N G

Finanzielle Ergebnisse der Deutschen Bundesbahn aus den Geschäftsjahren 1948 (DM-Abschnitt) - 1950 (Bizone) .

Tab. 12	1948 - DM [1]	1949 [2]	1950 [3]
Erträge:	DM	DM	DM
Pers.-u.Gepäckverk.	608 782 164,28	1 098 832 888,29	1 034 476 823,97
Güterverkehr	961 360 107,35	1 949 396 626,23	2 054 804 764,04
sonstige Erträge	96 685 030,89	192 152 117,82	214 147 644,76
gesamt:	1 666 827 302,52	3 240 381 632,34	3 303 429 232,77
Aufwendungen:			
Betriebsführung	945 725 425,23	1 966.236 431,47	2 009 843 007,61
Unterhaltung	504 239 350,00	887 584 913,57	917 489 439,94
Erneuerung	213 026 610,00	403 329 646,13	430 970 574,06
gesamt:	1 662 991 385,23	3 257 150 991,17	3 358 303 021,61
Überschuß (+) bzw. Fehlbetrag (-) der reinen Betriebsrechnung:	+ 3 835 917,27	- 16 769 358,83	- 54 873 788,84
Gewinn (+) bzw. Verlust (-) aus der Gewinn- und Verlustrechnung:	- 82 380 754,96	-127 158 792,55	- 439 840 361,82
Betriebszahl: $\left(\frac{\text{Ges.Aufw. x 100}}{\text{Gesamterträge}}\right)$	99,77	100,52	101,66 [4]
Beförderungssteuer: (in den Erträgen und Aufwendungen nicht enthalten)	97 600 000,00	178 603 391,39	175 155 823,47

1) Zahlen aus: Abschluß der DB für den DM-Abschnitt des Geschäftsjahres 1948.

2) Zahlen aus: Abschluß der DB für das Geschäftsjahr 1949.

3) Zahlen aus: Abschluß der DB für das Geschäftsjahr 1950.

4) zum Vergleich: Betriebszahl im RM-Abschnitt 1948: 73,41.

Tabelle 13: Betriebskostenvergleiche 1938 und Mai 1951 für 6,5 t bzw. 8 t Diesel-Lastkraftwagen.

1	2	3	4
Tabelle 13 [1]	1938 6,5 t	Mai 1951 8 t	1951 in % von 1938
Allgemeine Angaben:			
1. PS	145	150	
2. Reifengröße	12,oo-20	12,oo-22	
3. Reifenleistung km	75 000	70 000	
4. Lebensdauer Jahre	7	7	
5. Lebensdauer km	350 000	350 000	
6. Verbrauch 1/100 km	38	38	
7. Eigengewicht kg	7 000	7 000	
Grundwerte:	RM	DM	
8. Listenpreis Pritsche	24 475	42 720	174,5
9. Fernverkehrsausrüstung	1 900	2 880	151,5
10. Kaufpreis mit Bereifung	26 375	45 600	172,8
11. ab Bereifung	3 552	8 612	242,4
12. Kaufpreis ohne Bereifung	22 823	36 988	162,0
13. Halber Kaufpr.m.Bereifung	13 188	22 800	172,8
14. Umlauf-Kapital	1 500	2 000	133,3
15. Betr.notw. Kapital	14 688	24 800	168,8
16. Halber Kaufpr.ohne Bereifung	11 412	18 494	162,0
17. Kosten der Bereifung	3 552	7 382	207,8
Feste Kosten pro Jahr:	RM	DM	
18. Abschreibung (von 16)	1 630	2 642	162,0
19. 5/1o % Verzinsung (von 15)	733	2 480	338,3
20. Kraftfahrzeugsteuer	609	965	158,4
21. Haftpflichtversicherung	757	1 050	138,7
22. Kasko-Versicherung	819	839	102,3
23. Unterstellung	300	450	150,0
24. Winterschutzmittel	130	200	153,8
25. Allg. Unkosten	300	750	250,0
26. Unternehmergehalt	600	900	150,0
27. Summe der festen Kosten	5 878	10 275	174,8
Bewegliche Kosten/km:	Rpf.	Dpf.	
28. Abnutzung (von 16)	3,26	5,28	161,9
29. Kraftstoff 20/45 Pf./l	7,6o	17,10	225,0
30. Schmierstoff	1,30	2,30	176,9
31. Reifenverschleiß	4,74	10,52	221,9
32. Instandsetzung	6,85	11,10	162,0
33. Summe der beweglichen Kosten	23,75	46,30	194,8

1) nach Anlage 1a der Eingabe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr an den Bundesverkehrsminister bezüglich einer linearen Tariferhöhung um 25 % (Privatinformation von Herrn E. Siller, Verkehrsbrief v. 16.6.51)

Tabelle 14: Vergleich der Betriebs- und Gesamtkosten zweier Lastzüge in den Jahren 1938 und 1951.

1	2	3	4	5	6	7
Tabelle 14 [1]	15 Tonnen-Lastzug			22,5 - 24 t - Lastzug		
Reine Betriebskosten	1938	Mai 51	von 1938	1938	Mai 51	von 1938
pro Jahr:	RM	DM	%	RM	DM	%
Feste Kosten	6 634	12 164	183,0	7 390	14 053	190,5
Bewegliche Kosten	16 355	32 164	195,6	20 835	40 910	196,0
Löhne für 2 Fahrer	6 138	11 174	180,5	6 138	11 074	180,5
Spesen für 2 Fahrer	3 120	5 200	167,0	3 120	5 200	167,0
Gesamtkosten pro Jahr	32 247	60 468	187,0	37 483	71 237	189,5
	Rpf.	Dpf.	%	Rpf.	Dpf.	%
Pf./Lastzug-km	64,5	120,9	187,0	74,8	142,2	189,5
Kosten pro Nutzlast-t/km	4,30	8,05	187,0	3,32	5,92	178,2
Gesamtkosten:						
je Nutzlast-t/km x 1,403 [2]	6,05	11,32		4,67	8,32	
je Netto-t/km bei 15 % Auslastung	8,06	15,12		6,23	11,10	
Mittelwert (19,5 t)			13,11 Dpf./t/km			

1) Nach Anlage 1c der Eingabe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr an den Bundesverkehrsminister bezüglich einer linearen Tariferhöhung um 25 % (Privatinformation von Herrn Egon Siller, Verkehrsbrief v. 16.6.51).

2) 6,542 % Beförderungssteuer
2,0 % Güterschadenversicherung
1,75 % Abrechnungsgebühren
0,5 % Frachtstundungsgebühren
8,0 % Abfertigungsvergütungen (Kl.C)
10,0 % Gewinn und Risiko

28,792 % Einnahmeabhängige Abzüge - Zuschläge..... 40,3 %
71,208 % .....Reine Betriebskosten..... 100,0 %
100,000 % ..... Brutto-Fracht..... 140,3 %

Tab.15: Kilometerpreise eines 29 sitzigen Diesel-Omnibusses mit und ohne Anhänger bei verschiedenen Jahresleistungen.
(Nach: G.Wirbitzky, Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit Personenanhängern, Der Omnibus, a.a.O., S. 114, Abb. 1, 2 u. 5)

Beispiel 1

Kenndaten des Omnibusses:

29 Sitzplätze, 4,6 l Dieselmotor, 90 PS bei 2800 max.Drehzahl/Min., 80 km/h Höchstgeschwindigkeit, Eigengew. 4900 kg, Bereifung 6 x 8,25-20

Kenndaten des Anhängers:

23 Sitzplätze, 2600 kg Eigengew., 2275 kg Nutzlast, Bereifung 4 x 7,50 - 20

		Jahresleistung in Kilometer				
		10 000	20 000	30 000	40 000	50 000
Ohne Anhänger:						
Feste Kosten	DM	10 106	10 106	10 106	10 106	10 106
Laufende Kosten	DM	2 135	4 270	6 405	8 540	10 675
Ges. Jahreskosten	DM	12 241	14 376	16 511	18 646	20 781
Kilometerpreis	Pf.	122,41	72	55	46,6	41,5
Preis/km/Pers.	Pf.	4,2	2,48	1,9	1,61	1,43
Mit Anhänger:						
Feste Kosten	DM	14 519	14 519	14 519	14 519	14 519
Laufende Kosten	DM	3 040	6 080	9 120	12 160	15 200
Ges. Jahreskosten	DM	17 559	20 599	23 639	26 679	29 719
Kilometerpreis	Pf.	175,6	103	79	67	59,5
Preis/km/Pers.	Pf.	3,38	1,98	1,52	1,28	1,14

Tab. 16: Kilometerpreise eines 37 sitzigen Diesel-Omnibusses ohne und mit verschiedenen Anhängern bei verschiedenen Jahresleistungen (Nach: G.Wirbitzky, Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit Personenanhängern, Der Omnibus, a.a.O., S. 114, Abb. 1, 2 u. 7).

Beispiel 2

Kenndaten des Omnibusses:

37 Sitzplätze, 7.3 l Dieselmotor, 120 Ps bei 2250 Udr./min.max., 75 km/h Höchstgeschw., Eigengewicht 7160 kg, Bereifung 6 x 10,00 - 20

Kenndaten des Anhängers I:

(wie in Beispiel 1)

Kenndaten des Anhängers II:

36 Sitzplätze, 3500 kg Eigengewicht, 3300 kg Nutzlast, Bereifung 4 x 10,00-20

		Jahresleistung in Kilometer				
		10 000	20 000	30 000	40 000	50 000
Ohne Anhänger:						
Feste Kosten	DM	13 068	13 068	13 068	13 068	13 068
Laufende Kosten	DM	3 285	6 570	9 855	13 140	16 425
Ges. Jahreskosten	DM	16 353	19 638	22 923	26 208	29 493
Kilometerpreis	Pf.	163,53	98,5	76,5	65,6	59
Preis/km/Pers.	Pf.	4,42	2,66	2,07	1,78	1,6
Mit Anhänger I:						
Feste Kosten	DM	17 481	17 481	17 481	17 481	17 481
Laufende Kosten	DM	4 045	8 090	12 135	16 180	20 225
Ges. Jahreskosten	DM	21 526	25 571	29 616	33 661	37 706
Kilometerpreis	Pf.	215,26	127,5	99	84,4	75,5
Preis/km/Pers.	Pf.	3,59	2,12	1,65	1,4	1,26
Mit Anhänger II:						
Feste Kosten	DM	18 479	18 479	18 479	18 479	18 479
Laufende Kosten	DM	4 535	9 070	13 605	18 140	22 675
Ges. Jahreskosten	DM	23 014	27 549	32 084	36 619	41 154
Kilometerpreis	Pf.	230,14	137,6	107,0	91,7	82,2
Preis/km/Pers.	Pf.	3,16	1,89	1,47	1,25	1,13

Tab. 17: Kilometerpreise eines 37 sitzigen Omnibusses mit Ottomotor ohne und mit verschiedenen Anhängern bei verschiedenen Jahresleistungen. (Nach: G.Wirbitzky, Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit Personenanhängern, Der Omnibus, a.a.O., S. 114/115, Abb. 1, 2 u. 9).

Beispiel 3

Kenndaten des Omnibusses:

37 Sitzplätze, 6,2 l Ottomotor, 130 PS bei 2600 Udr./min.max., 83 km/h Höchstgeschw. Eigengew. 7240 kg, Bereifung 6 x 10,00-20

Kenndaten des Anhängers I:

(wie in Beispiel 1)

Kenndaten des Anhängers III

(wie in Beispiel 2)

		Jahresleistung in Kilometer				
		10 000	20 000	30 000	40 000	50 000
Ohne Anhänger:						
Feste Kosten	DM	12 693	12 693	12 693	12 693	12 693
Laufende Kosten	DM	3 975	7 950	11 925	15 900	19 875
Ges.Jahreskosten	DM	16 668	20 643	24 618	28 593	32 568
Kilometerpreis	Pf.	166,68	103	82	71,4	65
Preis/km/Pers.	Pf.	4,5	2,78	2,22	1,93	1,75
Mit Anhänger I:						
Feste Kosten	DM	17 106	17 106	17 106	17 106	17 106
Laufende Kosten	DM	4 775	9 550	14 325	19 100	23 875
Ges.Jahreskosten	DM	21 881	26 656	31 431	36 206	40 981
Kilometerpreis	Pf.	218,81	133,4	105	90,5	81,5
Preis/km/Pers.	Pfg.	3,65	2,22	1,75	1,51	1,28
Mit Anhänger II:						
Feste Kosten	DM	18 104	18 104	18 104	18 104	18 104
Laufende Kosten	DM	5 280	10 560	15 840	21 120	26 400
Ges.Jahreskosten	DM	23 384	28 664	33 944	39 224	44 504
Kilometerpreis	Pf.	233,84	143,1	113	98,2	89,1
Preis/km/Pers.	Pf.	3,2	1,96	1,55	1,34	1,22

Tab. 18: Bestand an Kraftwagen und Kraftfahrzeuganhängern im Bundesgebiet (Stichtag 1.Juli). (Nach: Tatsachen und Zahlen, 21. Folge, 1957, S. 153)

1	2	3	4	5	6
Jahr	Personen-,Komb.- u.Krankenkraftw.	Kraft-omni-busse	Lastkraftwagen einschl. Kraftstoff-kesselwagen	Anhänger	Kraft-fahrz.zu-sammen (ohne Anh.)
1946	188716	4593	179792	(1947: 116768)	679201
1948	217604	7382	259333	160654	909059
1950	518474	14328	358702	214171	1949803
1952	820600	17600	410700	221300	2929600
1954	1258800	22300	469500	253500	4103400
1956	1909500	24700	508100	283300	5052800
	Bestand o h n e vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge				
1936 (z.Vergl.)	529879	9626	158556	.	1372438
1939 (z.Vergl.)	802129	12216	247002	.	2113094
1952	903575	19599	493733	271337	3274602
1954	1396887	24775	573895	320724	4699537
1956	2033325	26648	576933	332262	5672779
	Bestand e i n s c h l. vorübergehend abgemeldeter Fahrzeuge				

Tabelle 19: Einteilung der Wagenladungsgüter in die Klassen A - G.

Klasse A	Fertigfabrikate mit dem höchsten Wert.
Klasse B	Fertigfabrikate von etwas geringerem Wert, sowie hochwertige Lebensmittel,
Klasse C	Geringwertige Fertigfabrikate und hochwertige Halbfabrikate, z.B. landwirtschaftliche Maschinen, Furniere aus Holz.
Klasse D	Weniger wertvolle Halbfabrikate, z.B. Pflugschareisen, Röhren aus Eisen, Radreifen usw.
Klasse E	Hauptsächlich Stamm- und Schnittholz.
Klasse F	Höherwertige Rohstoffe, Roheisen, Metallabfälle, Futtermittel, Düngemittel.
Klasse G	Massengüter wie Sand, Ton, Erze, sowie geringwertige Düngemittel, Grubenholz, Papierholz.

Die Klassen A und B gehören zu den oberen Tarifklassen, die Klassen C bis G zu den unteren.

Z A H L E N S P I E G E L zu Abb. 6 (S.183)

Verkehrsleistungen der Deutschen Bundesbahn
im Personenverkehr 1948 - 57

		beförd. Pers.		Zugkilometer		Wachenachs - km	
		in Mio total	in 1000 J.D.	in Mio total	in Mio J.D.	in Mio total	in Mio J.D.
Bizone -	1948	1290,7	107558	149,15	12,4	4026,47	335,5
	1949	1054,5	87875	202,02	16,8	4759,79	396,6
	1950	1015,6	84633	237,89	19,8	5138,63	428,2
Bundesgebiet	1951	1114,5	92880	300,97	25,1	6111,8	509,3
	1952	1103,7	91978	317,43	26,4	6368,1	530,7
	1953	1124,0	93668	340,79	28,4	6709,4	559,1
	1954	1173,2	97771	364,1	30,3	6981,3	581,8
	1955	1257,2	104764	380,79	31,7	7176,5	598,0
	1956	1325,9	110491	381,05	31,7	7163,2	596,9
	1957	1331,6	110965	388,3	32,4	7418,3	618,2

Anmerkung: Um die für einen Jahresverlauf typischen Schwankungen der Verkehrsleistungen zu demonstrieren, wurde das Zeitmaß während der Jahre 1948 - 1950 gedehnt. (s.Abb.6)

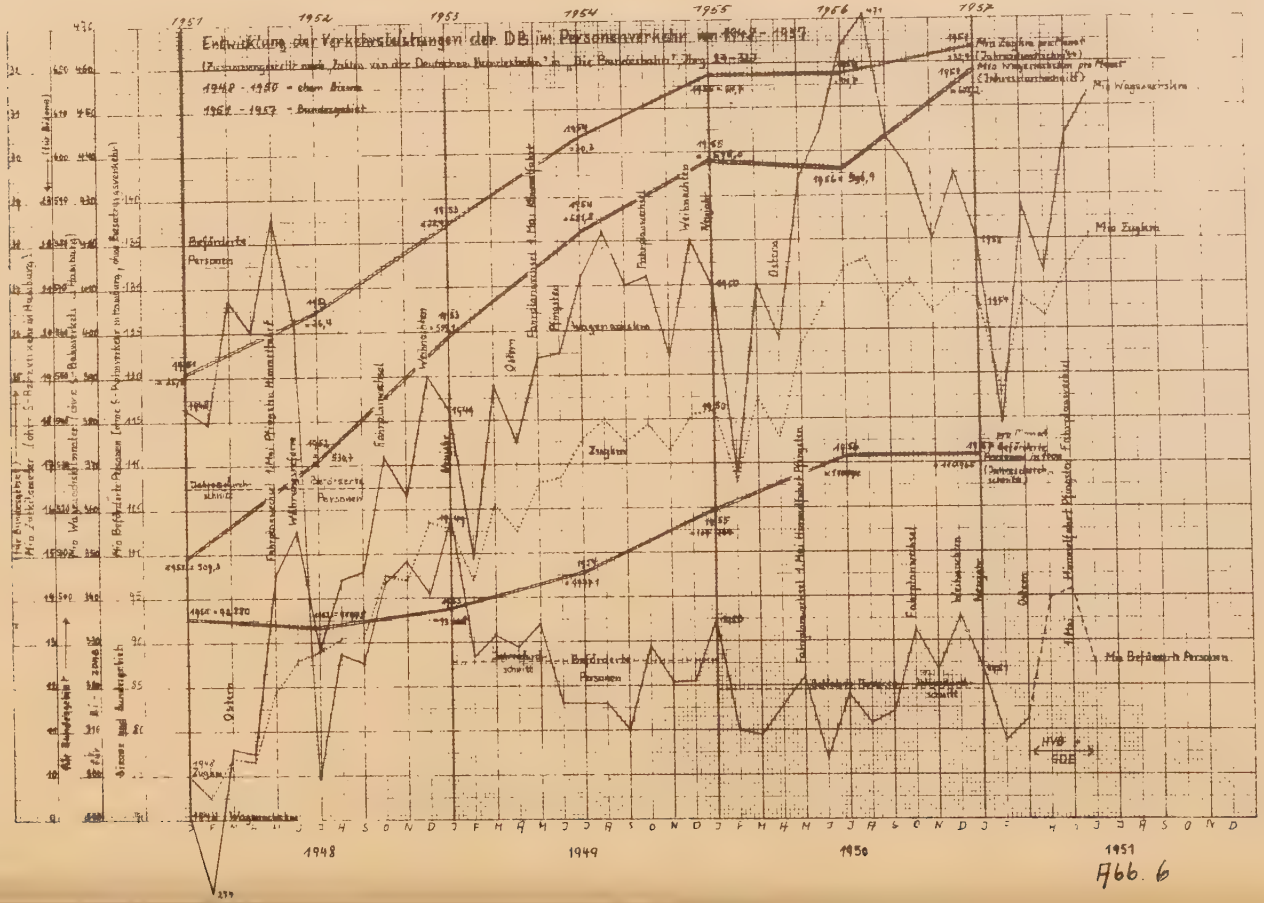

Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB im Personenverkehr von 1948 - 1957
1948 - 1950 - ohne Bizone
1951 - 1957 - Bundesgebiet
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
Beförderte Personen
Mio Zugkm
Mio Wagenachsen
Mio Beförderte Personen
Zugkm
Wagenachsen
Beförderte Personen
Fahrplanwechsel
Weihnachten
Ostern
Pfingsten
Jahresdurchschnitt
Mio Zugkm pro Monat
Mio Wagenachsen pro Monat
Mio Beförderte Personen
HVB
GDE
1948
1949
1950
1951

Abb. 6

Z A H L E N S P I E G E L zu Abb. 7 (S.185)

Verkehrsleistungen der Deutschen Bundesbahn
im Güterverkehr 1948 - 57

		Zugkilometer		Nettotonnenkilometer	
		in Mio		in Mia	
		total	J.D.	total	J.D.
Bizone	1948	112,72	9,393	36,853	3,071
	1949	135,00	11,250	41,736	3,478
	1950	143,13	11,927	42,442	3,537
Bundesgebiet	1951	178,09	14,841	54,780	4,565
	1952	182,25	15,188	55,253	4,604
	1953	169,45	14,121	50,942	4,245
	1954	168,35	14,029	52,056	4,338
	1955	181,99	15,166	58,063	4,839
	1956	189,10	15,758	61,642	5,137
	1957	191,42	15,952	62,385	5,199

Anmerkung: Um die für einen Jahresverlauf typischen Schwankungen der Verkehrsleistungen zu demonstrieren, wurde das Zeitmaß während der Jahre 1948 - 1950 gedehnt. (s.Abb. 7)

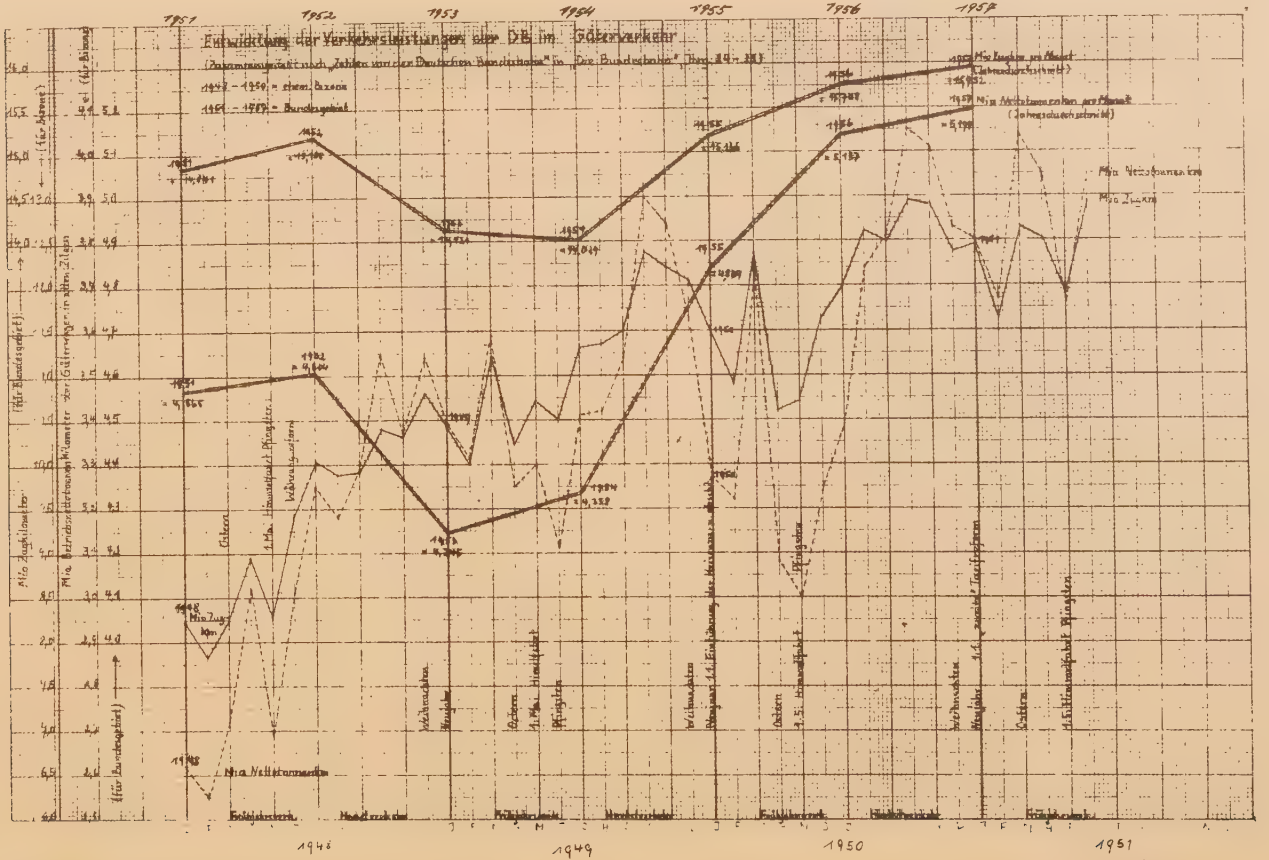

Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB im Güterverkehr
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1948
1949
1950
1951

Abb. 7

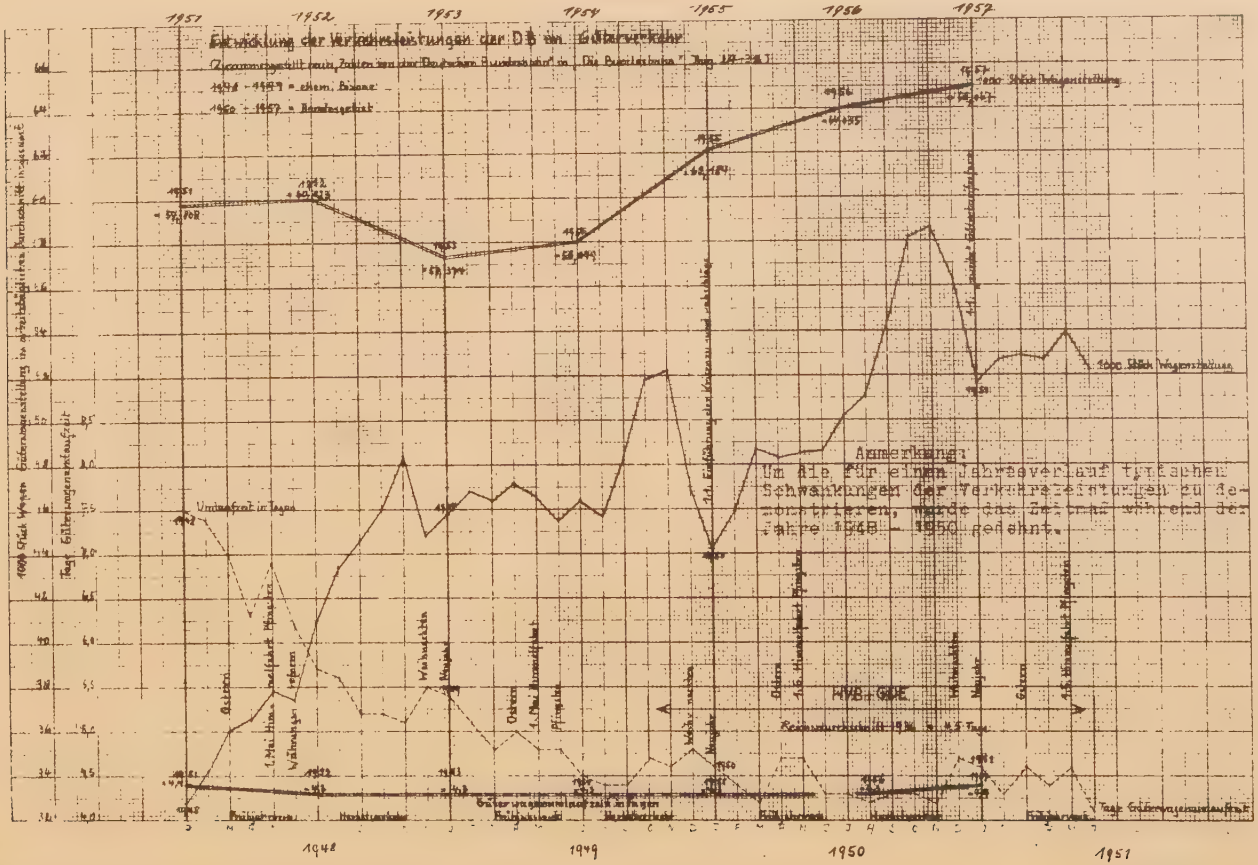

Entwicklung der Verkehrsleistungen der DB im Güterverkehr
Anmerkung:
Um die für einen Jahresverlauf typischen Schwankungen der Verkehrsleistungen zu demonstrieren, wurde das Zeitraum während der Jahre 1948 – 1950 gedehnt.
HVB-GDE
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957

Abb. 8

Abb. 9 : aus Tatsachen und Zahlen, Folge 15/1951, S. 172 Folge 18/1954, S. 214 und Folge 19/1955, S. 221/22

Prozentualer Anteil der Tarifklassen an der Gesamtgütermenge und durchschnittliche Einnahmen je beförderte Tonne in DM. (zu S. 90 - 92)

(Die durchschn. Einnahmen für das Jahr 1950 sind die Ergebnisse des Monats Juli, für 1954 konnte der Jahresdurchschnitt angegeben werden.)

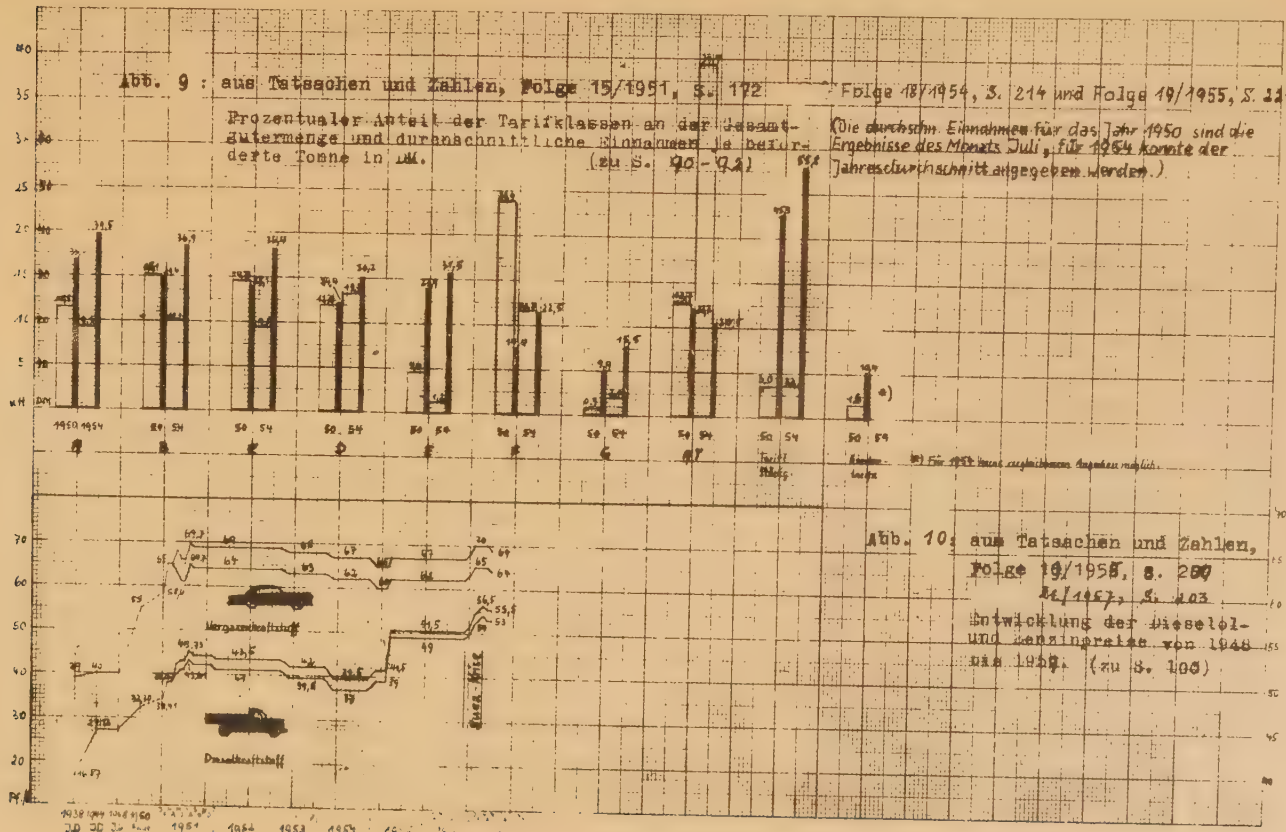


Abb. 10: aus Tatsachen und Zahlen, Folge 19/1955, S. 200 Bl/1957, S. 203

Entwicklung der Dieselöl- und Benzinpreise von 1948 bis 1957. (zu S. 100)

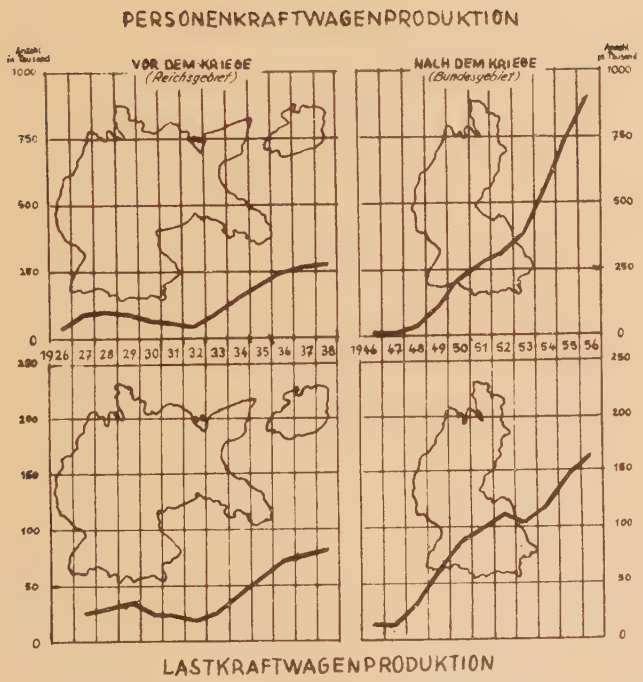

PERSONENKRAFTWAGENPRODUKTION
Anzahl in Tausend
VOR DEM KRIEGE
(Reichsgebiet)
NACH DEM KRIEGE
(Bundesgebiet)
Anzahl in Tausend
1000
750
500
250
0
1926 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38
1946 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56
250
200
150
100
50
0
LASTKRAFTWAGENPRODUKTION

Abb. 11

L e b e n s l a u f

Am 8.5.1927 wurde ich in Fürth in Bayern als Sohn der Buchhändlerseheleute Michael und Babette Ehrhardt, geb. Potzel, geboren. Von 1933 bis 1937 besuchte ich die Volksschule, von 1937 an ließen mich meine Eltern am Humanistischen Gymnasium zu Fürth weiterbilden. Zwischendurch - von 1939 bis 1941 - war ich Schüler des Progymnasiums Windsbach (Mittelfranken).

Ab 1943 mußte ich bei der Heimatflak als Luftwaffenhelfer Dienst tun, doch lief die Schulausbildung weiter. Im Herbst 1944 erhielt ich das Reifezeugnis. Nach dreimonatiger Dienstzeit beim RAD wurde ich Ende 1944 zur Wehrmacht eingezogen. Mit einer Kriegsverletzung leichterer Art kehrte ich am 29.8.1945 von der Kriegsgefangenschaft heim.

Bis zum Beginn meines Studiums im Sommer-Semester 1946 war ich im väterlichen Geschäft tätig. Im Juli 1949 legte ich das Diplom-Volkswirts-Examen ab und konnte mich in den Folgejahren der vorliegenden Arbeit widmen, die ich im Mai 1958 abschloß. Seit 1952 bin ich wieder im väterlichen Geschäft, einer Buch- und Zeitschriftengroßhandlung in Fürth, als Abteilungsleiter tätig.